Numero 23. 2 gennaio 1847

LE STRADE FERRATE

FOGLIO EBDOMADARIO

CON CARTA COROGRAFICA NEL SUPPLEMENTO AL N. 17 DEL 21 NOVEMBRE 1846.

Esce nel mezzogiorno del sabato di ogni settimana — Prezzo, per lo Stato, annata sc. 1. 80: semestre sc. 1: trimestre baiocchi 55. Per l'Estero, annata italiane lir. 13. 70: semestre lir. 7. 40: trimestre lir. 4. — Le associazioni si prendono e le distribuzioni si fanno da questo tipografo. — Dirigere le lettere e i gruppi, franchi di porto: Ai redattori del foglio — le strade ferrate — in Bologna.

ENCICLICA DIRETTA DA S. S. PAPA PIO IX. A TUTTI I PATRIARCHI, PRIMATI, ARCIVESCOVI E VESCOVI.

» Non si comincia ben se non dal cielo. »

Quando dicemmo in questo giornale intorno al progredire delle scienze economiche e delle strade ferrate inculcando lo spirito d'associazione per formarle colla libera privata concorrenza, e quando facemmo votive parole pel libero scambio a rianimare il commercio e l'industria, per meglio ordinare la pubblica istruzione e tutte l'altre discipline che tendono a far fiorire un ben inteso incivilimento, noi avemmo sempre in mira che tutto questo si avvivasse e prendesse corpo sulle eterne basi della vera moralità che furono e sono le più salde e sicure norme a conseguire la maggiore possibile prosperità de' popoli. Per quanto da noi si sentisse e si senta intimamente la necessità di ognora più propalare e ribadire queste massime, non avremmo però potuto, non che approssimarci, imitare anche da lungi la poderosa eloquenza con cui sono predicate nell' Enciclica del Nostro Sommo Gerarca diretta a tutti i patriarchi, primati, arcivescovi e vescovi, data in Roma il nove di novembre scorso.

Ammirati e commossi di tanta sapienza e di tanto amore siamo venuti nel divisamento di riprodurla volta in italico dettato anche nel nostro giornale colla persuasione di fare cosa grata a tutti coloro che vivamente desiderano il vero ben essere delle società civili; onde per noi si raggiunga, eziandio con tale autorevole mezzo, il propostoci santo fine, e si apprenda dall'universale delle genti a quale sommità di giustizia e di carità evangelica sono affidate le sorti degli Stati della S. Sede.

PAPA PIO IX.

Venerabili fratelli, salute ed apostolica benedizione.

Noi che, molti anni addietro, insieme con voi, o venerabili fratelli, ci sforzavamo, secondo il poter nostro, ad esercitare un uffizio pieno di fatica, pieno di sollecitudine, ed a pascere ne' monti d' Israello, nei rivi e nei pascoli più ubertosi, la parte della greggia del Signore, affidata alle nostre cure, ecco che (per la morte di Gregorio XVI, chiarissimo nostro predecessore, la cui memoria e le illustri e gloriose geste, con auree note scolpite ne' fasti della Chiesa, mai sempre ammireranno i posteri) fuori all' in tutto del sentire e del pensier nostro per arcano consiglio della divina providenza siamo stati innalzati al supremo pontificato, non senza grandissimo perturbamento e trepidazione dell' animo nostro. Imperciocchè se il peso dell' apostolico ministero fu sempre a ragione riguardato, e si ha a riguardare, come molto grave e pericoloso, tremendo in sommo grado si ha a considerare in questi tempi difficilissimi per la cristiana repubblica. Laonde intimamente consci della nostra debolezza, e meditando quanto sieno gravi gli offici del supremo apostolato, soprattutto nelle sì grandi vicende della nostra età, ci saremmo certamente dati alla tristezza ed alle lacrime, se non avessimo posta ogni speranza in Dio, nostra salvezza, il quale mai abbandona chi spera in Lui, che, a mostrare la sua potenza, di quando in quando si serve anche dei più deboli per reggere la sua Chiesa, acciocchè sempre più tutti conoscano essere Dio medesimo che colla mirabile sua provvidenza la governa e difende. Molto, in pari tempo, ci reca conforto il ripensare che, nel procurare la salute delle anime, abbiamo voi, venerabili fratelli, a compagni ed aiuto, e che, chiamati a parte della nostra sollecitudine, vi adoperate con ogni cura e diligenza nell'adempiere il vostro ministero e nel sostenere con noi quel buon certame. Indi è che non appena assunti, benchè immeritevoli, a questa sublime cattedra del Principe degli Apostoli, ricevemmo quel gravissimo incarico che, nella persona di S. Pietro, fu divinamente dall' Eterno Principe de' pastori conferito, di pascere e reggere non solo gli agnelli, vale a dire tutto intero il popolo cristiano, ma ancora le pecore, cioè coloro che li governano, nulla fu da noi cotanto desiderato, quanto di parlare a voi tutti in intimo affetto di carità. Non sì tosto adunque, secondo l'uso e l' istituto dei nostri antecessori, abbiamo preso possesso del sommo pontificato nella nostra basilica lateranense, v' indirizziamo, senza altro indugio, queste lettere, per eccitare l'esimia vostra pietà, acciocchè con sempre maggiore alacrità, vigilanza, impegno, vigilando le vigilie della notte sopra il gregge affidato alle vostre cure, e combattendo con gagliardia e costanza episcopale il crudelissimo nemico dell' uman genere, come veri soldati di Gesù Cristo opponghiate valorosamente un muro a pro della magione d'Israele.

Voi tutti, o venerabili fratelli, sapete pur bene l'accanita e formidabile guerra mossa, in questa commiseranda età, contro a tutto che è cattolico, da quegli uomini che, stretti fra loro in rea colleganza, renitenti dalla sana dottrina e discostando l' orecchio dalla verità, si adoprano nel cavare dalle tenebre le più strane opinioni, esagerarle ad ogni possa, divolgarle e disseminarle. Noi siamo compresi da orrore insieme e da acerbissimo dolore, quando pensiamo a tutti quei mostruosi errori ed a quelle varie e moltiplici macchinazioni, insidie ed arti di nuocere, con cui questi nemici della verità e della luce, e peritissimi artefici di frode, fanno a gara per ispegnere fra l' universale ogni sentimento di giustizia e di onestà, corrompere il costume, turbare ogni divino ed uman diritto, abbattere e, se mai fosse possibile, estirpare e distruggere la religione cattolica e la società civile. Voi conoscete infatti, venerabili fratelli, come questi implacabili nemici del nome cristiano, miseramente strascinati da una specie di furore di empietà, si spingono a tale temerità che con un'audacia senza esempio, *aprendo la loro bocca alle bestemmie contro a Dio* (1), non han rossore di professare, apertamente e pubblicamente, essere imposture ed invenzioni degli uomini i misteri della sacrosanta nostra religione, la dottrina della Chiesa cattolica essere contraria al bene e alla prosperità della umana società, e non temono di rinegar Cristo e Dio; e per illudere più agevolmente i popoli ed ingannare specialmente gl' incauti e gl' inesperti, e seco trarli nell' errore, spacciano di conoscere essi soli le vie della prosperità, non dubitano di arrogarsi il nome di filosofi, come se la filosofia, che tutta aggirasi nell' investigare la verità della natura, debba rifiutar ciò che Dio, supremo e benignissimo autore di tutta la natura, si è degnato, per benefizio e misericordia singolare, di manifestare agli uomini, acciocchè potessero conseguire la vera felicità e salvezza. Costoro, colla storta e fallacissima loro maniera di argomentare, non cessano mai dall'allegare la forza e l'eccellenza dell' umana ragione, e di contrapporla alla fede santissima di Cristo, e audacissimamente vanno blaterando che questa fede alla ragione dell'uomo è contraria. Della qual cosa, nulla si può, non che pensare, immaginare, o più pazza, o più empia, o più ripugnante alla stessa ragione. Imperocchè, quantunque la fede sia al di sopra della ragione, non può per altro trovarsi verun vero contrasto, verun dissentimento fra esse, giacchè entrambe derivano da un solo e medesimo fonte di immutabile ed eterna verità, dal Sommo Iddio, e si porgono siffattamente scambievole appoggio, che la retta ragione dimostra, protegge, e difende la verità della fede; la fede poi scevera la ragione da ogni errore, e mirabilmente la illumina, conferma e perfeziona colla cognizione delle divine cose. Nè certamente con minor fallacia, venerabili fratelli, nel lodar a cielo l'umano progresso questi nemici della divina rivelazione vorrebbero, con temerario e sacrilego ardimento, introdurlo nella religione cattolica, come se la religione fosse opera, non di

Dio, ma degli uomini, o un trovato filosofico, che potesse con mezzi umani perfezionarsi. Molto a proposito, rispetto a questi deliranti, cade quello che troviamo in Tertulliano là dove a ragione egli riprova quei filosofi della sua età che avevano messo in campo *un cristianesimo stoico, platonico, dialettico* (2). E veramente, siccome la santissima religione nostra non fu inventata dalla ragione umana, ma clementissimamente da Dio agli uomini rivelata, è facile a chiunque il comprendere che la religione medesima ritrae ogni sua forza dall'autorità della parola di Dio, e non può mai nè dedursi, nè perfezionarsi dalla ragione umana. La ragione dell'uomo, per non ingannarsi ed errare in cosa di sì alta importanza, dee ricercare diligentemente il fatto della rivelazione divina, acciò certamente le consti aver Dio parlato; e presti a Lui, come sapientissimamente insegna l'apostolo, *un ossequio ragionevole* (3). Chi, infatti, ignora o può ignorare che a Dio che parla si debba tutta fede, e che nulla è più consentaneo alla stessa ragione, che prestar salda adesione e acquiescenza a ciò che è rivelato da quel Dio che non può ingannarsi, nè ingannare?

Ma quanti non sono, e quanto mirabili e splendidi gli argomenti, che amplissimamente convincere debbono la ragione umana, come la religione di Cristo sia divina, e ogni *principio e radice dei nostri dommi le vengano di sopra dal Signore dei cieli* (4); e come, per ciò, nulla siavi di più certo della nostra fede, di più sicuro, di più santo e di fondato su più salde basi? Questa fede, diciamo, che è maestra della vita, segno di salute, nemica d'ogni vizio e madre e nutrice di tutte le virtù, che fu confermata con la natività, la vita, la morte, la risurrezione, la sapienza, i prodigi, le profezie di Gesù Cristo, autore e consumatore di essa, che è splendente in ogni dove della luce della superna dottrina, arricchita coi tesori delle dovizie celesti, e sommamente chiara ed insigne per tanti vaticinii di profeti, splendore di prodigi, costanza di martiri, gloria di santi; — fede che, professando le leggi di Cristo, ed acquistando di giorno in giorno maggiori forze dalle stesse più crudeli persecuzioni, si è dilatata, sotto al solo vessillo della croce, a tutto l'universo, nei continenti e ne' mari, dall'oriente all'occaso, e, abbattuta la fallacia degl'idoli, dissipata la caligine degli errori, e vinti ogni maniera di nemici, illuminò colla face della cognizione di Dio i popoli, le genti, le nazioni anche più barbare e diverse per indole, costumi, leggi, istituzioni, e tutte le assoggettò al giogo soavissimo di Cristo, a tutti annunziando pace e prosperità. Le quali cose per modo in ogni dove risplendono di tanto fulgore, di sapienza e potenza divina, che non vi ha mente o pensiero che facilmente non riconosca essere la cristiana fede opera di Dio. L'umana ragione pertanto, da questi splendidissimi del pari che saldissimi argomenti, conoscendo evidentemente Dio essere l'autore della fede, non può progredire più oltre; ma, tolta e rimossa interamente ogni difficoltà e dubbiezza, dee prestare a questa fede intero ossequio, avendo per certo che viene da Dio tutto ciò che la fede stessa agli uomini propone di credere e di operare.

Quindi appare manifestamente quanto errino coloro che, abusando della ragione e stimando le parole di Dio invenzione degli uomini, ardiscono di spiegarle a loro talento, e temerariamente interpretarle, mentre che Dio medesimo ha istituito una vivente autorità che avesse ad insegnare ed accertare il vero e legittimo senso della celeste sua rivelazione, e decidesse con *infallibile* sentenza le controversie tutte in fatto di fede e di costumi, acciocchè i fedeli non fossero qua e là battuti da ogni vento suscitato nella dottrina dalla nequizia degli uomini. E questa autorità *infallibile* e vivente si trova solo in quella Chiesa la quale, edificata sopra Pietro, capo, principe e pastore di tutta la Chiesa e la cui fede egli promise che mai non sarebbe venuta meno, sempre ha i suoi legittimi Pontefici che, senza interruzione, traggono la loro origine da Pietro stesso, collocati nella sua cattedra, proteggitori ed eredi della sua dottrina, dignità, onore e podestà. E poichè *dove è Pietro ivi è la Chiesa* (5), e Pietro *parla per bocca del Romano Pontefice* (6), e ne' *suoi successori egli vive sempre ed esercita la sua autorità* (7), e dispensa a chi la domanda la verità (8) della fede, le divine parole si debbono adunque intendere nel senso appunto, che fu ed è tenuto da questa romana cattedra di s. Pietro, che *madre e maestra di tutte le chiese* (9) sempre ha serbato intatta ed inviolata la fede commessale da Cristo Signore, la insegnò ai fedeli, a tutti mostrando il sentiero della salute e la dottrina della incorrotta verità; — questa principal Chiesa, onde *originò l'unità sacerdotale* (10), questa metropoli della pietà, in cui è *tutt' intera consolidata la religion cristiana* (11), nella quale sempre *stette il principato della cattedra apostolica* (12), a cui per la prerogativa del suo primato è necessario che si rivolga ogni chiesa, vale a dire *quanti sono nel mondo fedeli* (13), e colla quale, perfine, *chi non raccoglie disperde* (14). Noi adunque che, per imperscrutabile decreto di Dio, siamo collocati in questa cattedra di verità, grandemente eccitiamo nel Signore la vostra singolare pietà, o venerabili fratelli, acciocchè colla maggior sollecitudine e diligenza vi adoperiate ad ammonire ed esortare assiduamente i fedeli, confidati alle vostre cure, di tenersi saldi a questi princìpi, nè lasciarsi mai ingannare e trarre in errore da quelli abbominevoli che, col pretesto dell'umano progresso, si travagliano a distruggere la fede, ad assoggettarla empiamente alla ragione, e ad invertire la parola di Dio, nè rifuggono dal recar un sommo oltraggio a quel Dio che, nella massima sua clemenza, si è degnato di provvedere colla celeste sua religione al bene ed alla salute degli uomini.

Ma già, venerabili fratelli, voi conoscete gli altri errori e le frodi con cui i figli di questo secolo si sforzano acerrimamente di combattere la cattolica religione, la divina autorità della Chiesa e le leggi di lei, ed altresì conculcare i diritti tanto della sacra come della civile podestà. Qui han luogo le nefande macchinazioni contro questa romana Cattedra di S. Pietro, in cui Cristo pose le inespugnabili fondamenta della sua Chiesa. Qui quelle sette clandestine sbucate dalle tenebre a flagello e devastamento della cosa sacra e pubblica, le quali furono dai romani Pontefici nostri predecessori con iterato anatema condannate mediante apostoliche lettere (15), le quali noi nella pienezza del nostro apostolico potere confermiamo e ordiniamo che siano fedelmente osservate. Qui le astute società bibliche, le quali, rinnovando le vecchie arti degli eretici non cessano di diffondere gratuitamente ad ogni classe d'individui, ancorchè rozzi, in grandissimo numero di esemplari i libri delle divine scritture, tradotti in lingue volgari contro le regole santissime della Chiesa e spesso perversamente spiegati; di modo che, rigettata la divina tradizione, la dottrina de' Padri e l'autorità della cattolica Chiesa, vengono interpretando le parole del signore dal privato giudizio, pervertitone il senso, e quindi mettono radice perniciosissimi errori. Le quali società, emulando l'esempio de' predecessori, riprovò con sue apostoliche lettere Gregorio XVI di felice memoria, nel cui seggio, sebbene con impari merito, siamo succeduti (16), noi similmente vogliamo condannate. Qui ha luogo l'orrendo indifferentismo con cui codesti novatori, tolta ogni diversità tra virtù e vizio, verità ed errore, onestà e turpitudine immaginano che gli uomini possano conseguire la eterna salute nel culto di qualsiasi religione; come se possa esservi mai alcun legame fra la giustizia e la iniquità, la luce e le tenebre, Cristo e Belial. Qui ha luogo la obbrobriosa cospirazione contro il sacro celibato dei chierici, la quale purtroppo! si alimenta eziandio da alcuni ecclesiastici che dimenticano miseramente la propria dignità; qui il riprovevole metodo adottato negli studi delle filosofiche discipline, per cui la inesperta gioventù resta dannosamente ingannata e corrotta libando il fiele del drago nel calice di Babilonia; qui la nefanda dottrina avversa fino allo stesso naturale diritto chiamata del comunismo la quale, una volta accolta, rovescierebbe dalle fondamenta i diritti di ognuno, le proprietà e la stessa società civile; qui le tenebrose insidie di costoro che in pelle di agnelli sono poi lupi rapaci, sotto mentito e fraudolente colore di una pietà più pura, di una virtù e disciplina più severe, s'insinuano umilmente, blandemente attraggono, mollemente legano, occultamente uccidono, e distornano gli uomini da ogni culto di religione, smembrano e sagrificano le pecorelle del signore. Qui finalmente, ommettendo tutt' altro a voi pienamente e perspicuamente noto, il micidiale contagio di tante opere per ogni dove diffuse e conducenti al peccato, dettate con arte ed inganno, sparse con immense spese a danno del popolo cristiano, le quali disseminano pestifere dottrine, depravano principalmente gli animi e le menti degl'incauti, e recano alla religione detrimento gravissimo. Da questa multiforme congerie di errori e dalla sfrenata licenza di pensare, di parlare e di scrivere, deriva la rilassatezza del costume, il disprezzo alla santissima religione di Cristo, la irreverenza alla Maestà del divin culto, e viene conculcata la podestà di questa apostolica Sede, combattuta l'autorità della chiesa anzi ridotta in turpe servilità, sono oppressi i diritti episcopali, e violata la santità del matrimonio, sconvolta ogni podestà; e tanti altri danni alla cristiana e civile repubblica provengono che noi siamo sforzati a piangere con voi, venerabili fratelli.

In siffatta vicissitudine di tempi e di cose, solleciti noi della salvezza dell'universo gregge, affidato dalla Divina misericordia alle nostre cure, non lascieremo nell'esercizio dell'apostolico nostro Ministero veruna cosa intentata, per procacciare d'ogni maniera il bene a tutta la cristiana famiglia. E pertanto eccitiamo vivamente nel Signore la esimia vostra pietà, virtù, e prudenza, venerabili fratelli, onde confidati nel celeste aiuto si presti per voi impavida difesa alla causa di Dio e della di lui chiesa, combattendo dall'alto in cui siete posti per la dignità di che siete investiti. Vi è già manifesto come sia necessaria la pugna, quali e quanti sieno i colpi ond'è travagliata la candida sposa di Gesù Cristo, e con quanto furore la strazino i di lei nemici. E perciò voi siete intimamente penetrati essere del vostro ufficio riparare e difendere con episcopale fermezza la cattolica fede, e vigilare con tutta alacrità, perchè il gregge a voi commesso stia saldo ed immobile in essa fede, la quale *se alcuno non serbi intera ed inviolata certamente perirà in eterno* (17). Al sostenimento ed alla conservazione della fede voi dunque adoperatevi nel vostro pastorale zelo, nè cessate mai dall' instruire tutti in essa, rassodarvi i vacillanti, ammonirne i contradditori, fortificarvi i deboli; e non permettete che dessa venga mai ed anzi neppure apparisca, tuttochè quasi impercettibilmente, punto menomata nella sua purezza. Nè con minore fermezza d'animo promovete in tutti la unione colla cattolica chiesa, fuor della quale non avvi salute, non che la obbedienza verso questa cattedra di Pietro, a cui come in saldissima base tutta s'appoggia la nostra santissima religione. Curate inoltre con pari costanza che sieno custodite le sacratissime leggi della chiesa, per le quali la virtù, la religione e la pietà raggiungono il sommo del vigore e della floridezza. E siccome è insigne pietà lo scoprire i nascondigli degli empi, espugnando il mortale nemico cui servono (18) così noi vi esortiamo di svelare al fedele popolo senza risparmio di fatiche le diverse insidie de' nemici, le loro fallacie, gli errori, le frodi e le macchinazioni, e inoltre di tener lontane le anime dalla lettura de' mali libri, confortandole a rifuggire dalla società e dalle sette degli empi, e ad evitare con ogni studio tutto ciò che è avverso alla fede, alla religione ed alla integrità del costume. Al qual fine non resterete mai dal predicare l'Evangelio, onde la cristiana gente, erudita ne' precetti santissimi della legge di Cristo, cresca nella scienza di Dio, si alieni dal male, operi il bene, e cammini nelle vie del Signore.

E siccome voi pur sapete che gli uffici che esercitate a voi son commessi per mandato di Cristo, il quale si è dichiarato mite ed umile di cuore, e che non venne a chiamare i giusti, ma sì i peccatori, lasciando così a noi esempio in ciò da seguitare, — voi adunque, quanto a coloro che troverete trasgressori dei precetti del Signore, e traviati dal sentiero della giustizia e della verità, non mancherete di esortarli, correggerli, ammonirli, sgridarli, con paterno amore e consigli, ma però sempre in ispirito di dolcezza e mansuetudine, con tutta bontà, pazienza, e dottrina, posciachè *sovente verso coloro che si hanno a correggere molto più valga benevolenza che austerità, esortamento che minaccia, carità che severità* (19). Adoperatevi eziandio con tutte le vostre forze, o venerabili fratelli, acciocchè i fedeli seguitino carità, cerchino pace, e non cessino di attenersi a quanto pace e carità arreca; sicchè, spenta affatto ogni dissensione, inimicizia, gara e gelosia, tutti si amino con iscambievole carità, e sieno perfetti in un medesimo sentire, in un medesimo pensare, talchè unanimi sentano, dicano, sappiano lo stesso in Gesù Cristo Signor nostro.

Procurate eziandio d'inculcare al popolo cristiano la dovuta obbedienza e soggezione ai prìncipi ed alle podestà: insegnandogli, secondo il documento dell' Apostolo (20), come non siavi podestà fuorchè da Dio, e coloro resistere al comandamento di Dio, e trarsi perciò sovra di sè la dannazione, che resistono alla podestà, e il precetto del dover obbedire alla podestà non potersi da niuno mai infrangere senza colpa, salvo che si comandi cosa che sia contraria alle leggi di Dio e della Chiesa.

Ma siccome *non vi è cosa che più conferisca alla pietà ed al culto di Dio che la vita e l'esempio di coloro che sonosi dedicati al divino ministero* (21), e quali sono i sacerdoti tale il più delle volte è il popolo, voi medesimi, nella singolare vostra sapienza, scorgerete, o venerabili fratelli, con quanta somma cura e diligenza vi dobbiate affaticare, acciocchè il clero rifulga per gravità, integrità di vita, santità e dottrina, e l'ecclesiastica disciplina venga, secondo il dettato de' sacri canoni, scrupolosamente osservata, e là, ove fosse venuta meno, ella sia nel pristino suo splendore restituita. Laonde, come ben sapete, voi dovete con somma cura (*summopere*), giusta il precetto dell' Apostolo, evitare d'imporre a chi che sia troppo presto (*cito*) le mani, ed iniziare negli ordini sacri e promuovere alla

trattazione dei santi misteri que' soli unicamente che accuratamente ed esattamente (*exquisite*) esplorati e trovati ornati di ogni virtù e muniti di sapienza, riuscir possano di utile e di ornamento alle vostre diocesi, sieno riconosciuti alieni da tutto ciò che è vietato agli ecclesiastici, e, dati allo studio, all' esortazione ed alla dottrina, *sieno di esempio ai fedeli nella parola, nel tratto, nella carità, nella fede, nella castità* (22), ed a tutti venerazione arrechino, e informino, eccitino, infiammino il popolo giusta quanto religione prescrive. Imperocchè, come sapientissimamente avverte l' immortale Benedetto XIV, nostro antecessore, *è meglio assai l' avere pochi ministri, ma probi, ma idonei, e utili, che averne molti, che poi sieno per valer nulla nell' edificazione del corpo di Cristo, che è la Chiesa* (23). E veramente, voi non ignorate come con maggior diligenza dobbiate specialmente ricercare i costumi e la scienza di coloro, ai quali commettonsi la cura e il governo delle anime, acciocchè essi, come fedeli dispensatori della multiforme grazia di Dio, si adoprino indefessamente, coll' amministrazione de' sacramenti, colla predicazione della divina parola, coll' esempio delle buone opere, a pascere, giovare e modellare le popolazioni loro affidate, alle istituzioni ed alle pratiche della religione, ed avviarle così sul sentiero della salvezza. Voi comprendete infatti che, con parochi che non conoscono o trascurano il loro dovere, immantinente i costumi delle popolazioni cadono, la cristiana disciplina si rilassa, il culto della religione si scioglie e perturba, ed ogni vizio e corrutela facilmente invadon la Chiesa. Se non che, a voler che la parola di Dio, la quale *viva ed efficace è più penetrante di ogni più tagliente spada* (24), ed è istituita per la salute delle anime, non riesca infruttuosa per difetto de' ministri, non cessate mai, venerabili fratelli, d' inculcare, ordinare, ai banditori di questa divina parola che, avvertendo alla somma gravità del loro gravissimo ufficio, esercitino l' evangelico lor ministero, non con parole persuasive di sapienza umana, non con lo sfoggio e il lenocinio profano di una vana ed ambiziosa eloquenza, ma sì coll' esposizione fedelissima dello spirito e della virtù dell' Evangelio, talchè, trattando debitamente la parola della verità e predicando, non sè medesimi, ma Cristo Crocefisso, annunzino ai popoli, con un grave e splendido genere di eloquenza, chiaramente e apertamente e secondo la dottrina della Chiesa e dei Padri, i dommi ed i precetti della santissima nostra religione, — spieghino accuratamente i singoli doveri di ciascheduno, tutti dal male distolgano e alla pietà infiammino, per modo che i fedeli, salutarmente imbevuti e rifocillati colla parola di Dio, scansino tutti i vizi, seguano la virtù, ed evitino così le pene eterne e possano conseguire la gloria del cielo.

Ammonite adunque, ed assiduamente, nella pastorale vostra sollecitudine e prudenza, eccitate tutti gli ecclesiastici che da voi dipendono, acciocchè, seriamente meditando il ministero che han ricevuto nel Signore, adempiano colla massima diligenza alle parti del proprio loro uffizio, amino grandemente il decoro della casa del Signore e, per intimo senso di pietà, insistano, senza intermissione, nelle supplicazioni e nelle preghiere, e adempiano, secondo il precetto della Chiesa, all' obbligo delle ore canoniche, acciocchè essi possano e impetrare il divino aiuto per esercitare le gravissime incumbenze del loro ufficio, e rendere Dio placato e propizio verso del popolo cristiano.

Ora giacchè non isfugge punto alla vostra sapienza come non possano aversi idonei ministri della Chiesa fuorchè da chierici ottimamente istrutti, e molto conferire all' ulteriore loro carriera il retto loro ammaestramento, continuate, o venerabili fratelli, nell' adoperarvi in modo specialissimo, affinchè i giovani, che destinansi al sacerdozio, sino dai teneri loro anni vengano bene educati alla pietà ed alla soda virtù, non meno che alle lettere ed alle più severe discipline, le sacre specialmente. Laonde, nulla voi avrete più a cuore che d' istituire, se pure ancora non esistono, con ogni opera, industria e solerzia, seminarii pe' chierici secondo il prescritto de' Padri Tridentini (25), di amplificare, se fia necessario, quelli che già vi sono, provvederli di ottimi reggitori e maestri, e di vigilare mai sempre e diligentemente, acciocchè i giovani chierici vi sieno, santamente e religiosamente, educati nel timore del Signore e nell' ecclesiastica disciplina, e vengano assiduamente ed a fondo coltivati precipuamente nelle scienze sacre, lungi affatto da ogni pericolo di errore, e negli scritti de' SS. Padri, nelle tradizioni della Chiesa, nelle sacre ceremonie, e nei riti, acciocchè aver possiate esperti e industri operai, i quali, dotati dello spirito ecclesiastico, e convenientemente formati collo studio, valgano col tempo a lavorare diligentemente il campo a cui saranno chiamati, e a combattere da forti i combattimenti del Signore.

Ora, conoscendo voi quanto conferisca alla dignità e alla santità dell' ordine ecclesiastico la devota pratica degli spirituali esercizi, non tralasciate di adoperare l' episcopale vostro zelo nel promuovere urgentemente questa opera salutare, e nel consigliare ed esortare i chiamati al sacerdozio, acciocchè sovente si ritirino in qualche luogo opportuno al praticarli, dove, messa da parte ogni mondana cura, e dandosi con maggior impegno alla meditazione delle divine ed eterne cose, possano detergere la polvere e le sozzure contratte nel mondo, rinnovare lo spirito del loro stato, e, spogliando con nuovi atti il vecchio uomo, vestirne un nuovo, creato in giustizia e santità. Nè vi dolga se ci siamo alquanto fermati sulla istituzione e disciplina del clero. Imperocchè a voi è noto come vi sieno di molti che, annoiati della varietà, incostanza, mutabilità degli errori, e sentendo la necessità di professare la nostra religione, si inducono tanto più facilmente, coll' aiuto di Dio, ad abbracciarne, osservarne i documenti e i precetti, quanto più scorgono che il clero si distingua per pietà, integrità, sapienza, complesso e splendore di ogni virtù.

Del resto, fratelli carissimi, noi non dubitiamo che voi tutti, accesi d' ardente carità verso Dio e verso gli uomini, infiammati di amore per la Chiesa, forniti di virtù quasi angeliche, muniti della fortezza e prudenza episcopale, animati da uno stesso desiderio di santa volontà, seguitando le vestigia degli apostoli, imitando, come a vescovi si addice, Cristo Gesù, esemplare di tutti i pastori, e del quale voi siete mandatarii — collo splendore della vostra santità illuminando clero e fedeli, e vestendo le viscere della misericordia, e compatendo a coloro che non sanno e che errano, vorrete, ad esempio dell' evangelico Pastore, tener dietro, ricercare, e con paterno affetto raccogliere e porvi sugli stessi omeri vostri e riportare all' ovile le pecore traviate e pericolanti; e non risparmierete mai a cure, consigli, fatiche, per poter adempiere scrupolosamente a tutti i doveri del vostro uffizio, difendere dalla rabbia, dagli assalimenti, dalle insidie dei lupi rapaci, distorre dai pascoli avvelenati e spingere a quei che sani sono, tutto quel diletto vostro gregge, che fu redento col preziosissimo sangue di Cristo, e condurlo, ora coll' opera, ora colla parola, ora coll' esempio, al porto della salvazione eterna.

Virilmente, adunque, o venerabili fratelli, adoperatevi nel procurare la maggior gloria di Dio e della Chiesa, e con tutta alacrità, zelo e vigilanza indirizzate ogni vostro sforzo a ciò che, dissipati interamente tutti gli errori, e svelti i vizi tutti sino dalle radici, la religione, la pietà, la virtù acquistino di giorno in giorno ed in ogni dove maggior incremento, ed i fedeli tutti, respingendo le opere delle tenebre, camminino come figli della luce, piacendo in ogni cosa a Dio degnamente, e fruttificando in ogni lodevol opera. E tra le massime angustie, difficoltà e pericoli che, soprattutto in questi tempi, sono inseparabili dal gravissimo vostro ministero, non lasciatevi mai intimorire; ma confortatevi nel Signore, e nella potenza della virtù di colui che, *nel mirar da sopra i chiamati alla battaglia del nome suo, approva chi ha volere, aiuta chi combatte, corona il vincitore* (26).

Come poi nulla ci sia più grato, più giocondo, più desiderabile, che il giovare coll' affetto, col consiglio, coll' opera, a voi che tutti amiamo con dilezione nelle viscere di Gesù Cristo, e attendere, insieme con voi, a proteggere e propagare, ad ogni potere, la gloria e la fede cattolica, e procurar la salvezza delle anime, per le quali, se necessario fosse, siamo pronti a dare la vita stessa, venite, o fratelli, noi ve ne supplichiamo, ve ne scongiuriamo, venite con pienezza di cuore e di fiducia a questa Sede del santissimo Principe degli Apostoli, a questo centro della cattolica unità, a questa vetta dell' episcopato, dalla quale sono emersi l' episcopato medesimo e tutta l' autorità del nome suo; venite a noi ogni qualvolta scorgerete di aver bisogno dell' opera, dell' aiuto e del presidio dell' autorità nostra e di quella di questa Sede.

Invero nutriamo speranza che i principi, nostri carissimi figliuoli in Cristo, ricordando nella loro pietà e religione essere stata loro conferita la regia podestà non solo a governo del mondo ma a presidio massimamente della Chiesa (27), e ricordando altresì essere nostro ufficio trattare la causa tanto della Chiesa quanto del loro regno e della loro salute acciocchè in pacifico dominio reggano le province (28), vorranno favoreggiare in opera ed autorità i comuni nostri voti, i nostri consigli, le nostre cure, e difendere la incolumità e libertà della stessa Chiesa, affinchè il loro imperio eziandio sia difeso dalla destra di Cristo (29).

Le quali cose tutte onde prosperamente riescano nell' espresso intendimento, rivolgiamoci con fiducia, venerabili fratelli, al trono della Superna Grazia, ed ivi unanimi in umiltà di cuore supplichiamo con fervide ed assidue preci il Padre delle misericordie e il Dio delle consolazioni, affinchè per li meriti dell' Unigenito suo Figliuolo degni rinvigorire la debolezza nostra colla copia di tutte le celesti benedizioni, e vinca gli avversi a noi, e dovunque amplifichi la fede, la pietà, la devozione, la pace, onde la Chiesa Santa, dissipate tutte le contrarietà, e svelti da radice gli errori, fruisca della desideratissima tranquillità, e un solo ovile si faccia e un solo pastore. E perchè il Clementissimo Signore più facilmente accolga le nostre preci, ed arrida benigno ai nostri voti, supplichiamo la Interceditrice Immacolata Vergine Maria Madre Santissima di Dio, che è la dolcissima madre di noi tutti, mediatrice, avvocata e fermissima speranza nostra, del cui padrocinio appo Dio non v' ha più valido nè più prestante. Invochiamo altresì il Principe degli Apostoli, cui Cristo medesimo consegnò le chiavi del regno de' cieli, e in esso stabilì la pietra della sua Chiesa, contro la quale non prevarranno mai le porte inferne, invochiamo il coapostolo di lui Paolo, e tutti i Santi della beata Sionne che già posseggono la palma della gloria, affinchè impetrino a pro dell' universo cristiano popolo le desiderate dovizie della divina propiziazione.

Per fine ricevete, in pegno di ogni favore celeste, e precipuamente del nostro affetto verso di voi, o venerabili fratelli, l' apostolica benedizione, che con effusione di cuore amorevolissimamente compartiamo a voi e a tutti i fedeli, chierici o laici, affidati al vostro governo.

Dato in Roma presso Santa Maria Maggiore il 9 di novembre dell' anno MDCCCXLVI, il primo del nostro pontificato.

(1) Apocalyp. XIII. 6.
(2) Tertull. De praescript. cap. VIII.
(3) Ad rom. XIII. 1.
(4) S. Ioan. Chrysost. homil. I. in Isai.
(5) S. Ambros. in psalm. 40.
(6) Concil. chalced. act. 2.
(7) Synod. ephes. act. 3.
(8) S. Petr. Chrysol. Epist. ad Eutich.
(9) Concil. Trid. Sess. VII. De baptis.
(10) S. Cyprian. Epist. 55 ad Cornel. Pontif.
(11) Litter. Synod. Ioann. Constantinop. ad Hormisd. Pontif. et Sozon. hist. lib. 3. cap. 8.
(12) S. August. epist. 162.
(13) S. Irenaeus lib. 3 contra haerescs cap. 3.
(14) S. Hieronym. epist. ad Damas. Pontif.
(15) Clemens XII. Const. *in eminent.* Bened. XIV. Constit. *providas.* Pius VII. *Ecclesiam a Iesu Christo.* Leo. XII. Const. *Quo graviora.*
(16) Gregor. XVI. in litteris encyclicis ad omnes Episcopos quorum initium *inter praecipuas machinationes.*
(17) Ex symbolo *quicumque.*
(18) S. Leo Serm. VIII. cap. 4.
(19) Concil. Triden. Sess. XIII. Cap. 1. de Reformat. 1.
(20) Ad Roman. XIII. 1. 2.
(21) Concil. Trid. Sess. XXII. Cap. 1 de Reform.
(22) Ad Timoth. 4. 12.
(23) Bened. XIV. in Epist. Encycl. ad omnes Episcopos, cuius initium — *Ubi primum.* —
(24) Ad Hebr. 4 v. 12.
(25) Concil. Trid. Sess. XXIII. Cap. 18 de Reform.
(26) S. Cyprian. Epist. 77 ad Nemesianum et ceteros martyres.
(27) S. Leo Epist. 156 alias 123 ad Leonem Augustum.
(28) S. Leo Epist. 43 alias 34 ad Theodosium Augustum.
(29) Idem ibid.

SEZIONE TECNICA.

Altra centrale traccia di ferrata da Ancona e Roma progettata dal sig. ing. Bavosi. Nel pubblicare la seguente relazione uffiziale del signor ispettore Bavosi richiameremo alla mente de' lettori i precedenti suoi studi e le altre esplorazioni de' varchi appennini tra l' Umbria e le Marche eseguite da' signori ingegneri Riccardi, Balducci, Gabrielli, Scarabelli e Ferrarini. Il progetto del Riccardi per la Valnerina presenta le solite difficoltà delle gallerie o *tunnel*, quella principalmente sull' alto Appennino di due chilometri tra Visso e il ponte della Trave. Ha l' inconveniente di lasciar fuori Spoleto,

e di accostarsi troppo al confine napoletano: ma conserva il vantaggio di far capo ad Ancona.

Il varco di san Giovanni di Vignolle tra Urbania e città di Castello indicato e misurato dal Balducci è il solo che conduce da una parte all' altra dello stato senza trafori; e sarebbe il preferibile quando non avesse i due difetti, e cioè di rasentare troppo la Toscana per vie che difficilmente saranno frequentate dagli esteri viaggiatori, e di tagliar fuori Ancona, che dovrebbe essere la meta di una ferrata che da Roma toccar volesse l' Adriatico: ma però siamo di parere col Balducci che questo passaggio assolutamente sia il più facile e il meno costoso tra l' Umbria e le Marche, per congiungere Roma alle Legazioni, senza escire dallo Stato.

Gl' ingegneri Scarabelli e Ferrarini hanno studiata la loro ferrata da Ancona a Roma per la Marca meridionale sino al Tronto; e, risalendolo per le tracce della antica via Salara, descrivono tre diverse direzioni per Roma, ch' essi da' luoghi denominano la Rietina, la Tiberina e la Nerina. Tutte e tre si accostano agli Abruzzi, ed anzi li toccano, e riescono molto lunghe nel loro percorso da Ancona a Roma.

I due percorsi più brevi e più diretti da Ancona a Roma per Foligno indicati dallo spirito della legge, e sapientemente, perciocchè, tra Roma ed Ancona, Foligno è paese importante, industrioso, centrale, e in cui fanno capo tutte le primarie strade statarie, sono le valli del Potenza e del Chienti: ma per mala sorte non presentano passaggio, ed occorre per ognuna un cunicolo di tre chilometri, opera ingente e scoraggiante.

Ora il signor ingegnere Bavosi presenta un' altra traccia, essa pure centrale, e che mettendo alla foce del Potenza si pone in grado di guadagnare Ancona e di percorrere gran tratto delle Marche. Il suo lavoro, abbenchè presenti una lunga traccia sinuosa ed a meandri, e quindi sia per riescire dispendiosissimo, ancorchè non abbia d' uopo di gallerie, è concepito nella idea di compiacere a tutte le centrali provincie del nostro Stato: e in questo senso molti lo troveranno commendevole. Ne giudichi il lettore.

Dott. Carlo Frulli.

All' inclito consiglio provinciale

di Perugia.

Chiamato il sottoscritto ad esporre un subordinato opinamento su di una linea di strada ferrata, che senza ledere gl' interessi della provincia di Perugia diversifichi da quella che già indicò nel progetto umiliato alla suprema segreteria di stato reso noto colle pubbliche stampe, e cioè di seguire l' andamento da Foligno, Ponte s. Giovanni, Asino, Saonda, Chiascio, Sentino, Esino ec. egli non saprebbe scostarsi da quello, quando si trattasse di una linea tutta tecnica sulla quale dichiara e intende di non transigere, essendo il Sentino l' unico varco dell' Appennino il più comodo e meno dispendioso per adagiarvi la strada in discorso; ma poichè col detto scritto credette di conciliare tutto ciò che poteva avere anche rapporto all' unione dei due mari e precisamente del porto di Livorno con quello di Ancona, vedendo egli divenir ora quella una linea secondaria rispettivamente all' altra di Civitavecchia, Roma ed Ancona per la quale resterebbero tagliate fuori per così dire le provincie di Ascoli, Fermo e parte di Macerata, così ad introdurre una linea media che possa essere utile tanto a questa provincia che a quelle senza intendere di disdirsi mai, per ciò che espose intorno la parte tecnica, subordinatamente espone quanto segue. — La strada ferrata che avrebbe punto di stazione in Ancona si potrebbe continuare lungo il lido marittimo fino alla foce del Potenza, indi salire lungo la sua vallata, e giunta ad un certo punto non facile ora ad indicarsi, e forse presso s. Severino si potrebbe ripiegare verso Matelica, di poi per Cerreto lungo l' Esino e Pierosara, Genga e Sassoferrato, o per il suddetto andamento del Potenza da s. Severino proseguire fino a Castel Raimondo, indi volgere a diritta a Fabriano, Sassoferrato e seguendo l' andamento del Sentino raggiugnere Isola fossara, la Scheggia, per ove seguendo il Chiascio si andrebbe alla Branca alla Saonda, e passando pel piano di Gubbio troverebbesi il Raggio che dà l' origine all' Asino confluente nel Tevere, da dove verrebbe protratta al Ponte s. Giovanni sotto Perugia indi a Bastia alla Madonna degli Angeli e Foligno, che diverrebbe un secondo punto di stazione per le varie strade che vi confluiscono, e per venire continuata alla capitale. — Questa linea che, per modo di dire, verrebbe chiamata di transazione, avrebbe i seguenti vantaggi. 1. Renderebbe paghe le diverse e ragguardevoli provincie della Marca sopra mentovate. 2. Sarebbe soddisfatto il giusto desiderio della provincia di Perugia di avere una linea di strada ferrata nella parte più centrale e commerciale. 3. Le provincie di Urbino e Pesaro si troverebbero con una strada ferrata che le toccherebbe nelle due estremità, una a levante l' Adriatico, e l' altra a ponente nelle parti montane, che in diverso caso non potrebbero fruire della prima, i cui vantaggi dell' ultima si riverserebbero tutti sulla provincia di Perugia. 4. Sarebbe evitato il dispiacente transito di galleria che farebbe mestieri e necessità di costruire portando la linea dal Potenza al Topino, le quali oltre il renderne disaggradevole il passaggio (1) sono dispendiosissime per la costruzione (2) per il transito (3) per il mantenimento (4) e l' uso, avuto riguardo alla necessità di illuminarle tanto di giorno che di notte (5); e quindi essendovi minore spesa di costruzione con il transitar l' Appennino pel varco del Sentino, vi sarebbe maggior interesse a favore degl' intraprenditori per la costruzione della strada ferrata; il quale si andrebbe a riversare sugli azionisti che tanto possono essere delle provincie delle Marche che delle altre provincie. — Potrebbe opporsi che la detta protrazione di andamento stradale ferrato allungherebbe la linea per andare a Roma e quindi si avrebbe un maggior dispendio nel costruire la strada; ciò è vero, ma si avrebbe il vantaggio di contentare tutte le provincie e di farne sentire l' utile a tante e tante città che in diverso caso dovrebbero quasi abbandonare l' idea delle strade ferrate. — Però si fa riflettere che la linea del Potenza estraneamente dalla motivata protrazione per rispetto alla linea longitudinale di tutto lo stato da Roma a Bologna sarebbe sempre più lunga dell' altra indicata dapprima pel Sentino ed Esino, come l' hanno dimostrato non ha guari i pubblici fogli. = Vedasi l' appendice al Trasimeno. — 5. Finalmente si conserverebbe nel seno della provincia di Perugia il punto d' allacciamento utile più d' ogni altro per le strade toscane qualora ne venisse dal superiore governo concessa l' unione con quelle dello stato pontificio, punto al quale presso a poco dovrebbe venirsi un giorno o per la via di Arezzo per città di Castello, o per l' altra dello stesso Arezzo pel Lago Trasimeno; intorno la quale si prega di osservare che potrebbe venir tagliata fuori Perugia volgendo la linea a Marsciano per continuarla lungo il Tevere sotto Todi finchè s' incontra il torrentello Naia, indicato dal Galli, per indi risalire a santo Gemini, ed in questo modo anche Foligno e Spoleto verrebbero tagliate fuori, ciò sarebbe sempre un grave errore, il togliere la strada ferrata dai centri popolati e di commercio per condurla ai luoghi spopolati privi di comodità, e quello che più conta è che l' allacciamento con le strade di terra diverrebbe difficoltosissimo anzi bisognerebbe costruirle di nuovo mancandone diverse, quando non si volessero fare giri lunghi e viziosissimi per raggiugnere la strada ferrata, che per la maggiore spesa di trasporti riescirebbero di danno al commercio; difficoltà che non s' incontrerebbero qualora la linea proveniente dalla Toscana si congiungesse quasi normalmente con quella longitudinale dello stato, che sembra la provvidenza abbia preparato il suolo perchè le città di Perugia, Foligno e Spoleto ne abbiano immediatamente da fruire i vantaggi.

(sarà continuato)

(1) Non vi è cosa che più rattristi quanto vivere in un sotterraneo e più in uno che fa concepire l' idea di essere schiacciati.

(2) Si esigono per lo più molti archi e vôlte, ed in alcuni casi s' incontrano quelle raccolte di acque che alimentano le fonti, a deviare le quali le spese sono immense.

(3) Converrebbe raddoppiare le vigilanze onde evitare disgrazie in luogo che non può aversi soccorso.

(4) Oltre il mantenere il suolo conviene mantenere le vôlte.

(5) Sarebbe necessario costruirvi un gazometro per far uso del fluido che se ne ricava onde illuminarle bene.

AVVISO

Abbiamo ottenuto dalla cortesia del sig. Angelo Ferlini *alcuni Dettati del celebre signor conte don CARLO ILARIONE PETITTI, i quali* concernono le società per la costruzione delle strade ferrate nello Stato Pontificio. *Noi li pubblicheremo nel numero 25 di questo foglio, persuasi che i leggitori, nel meditarli, faranno lode al nostro concittadino, il quale ad utile comune ha saputo procacciarsi la corrispondenza di siffatta notabilità qual è il* Petitti, *onorato di lettere autografe dai re di Svezia e di Prussia; della croce di ufficiale dell' ordine di Leopoldo dal re dei Belgi; di lettere autografe dal re dei francesi col distinto invio di una magnifica carta geologica della Francia; dell' amore e stima del suo re con aperte dimostrazioni; di un' aurea medaglia dal re delle due Sicilie che gliela volle appositamente coniata; e finalmente di un Breve da PIO IX.*

BOLOGNA. TIP. DI GIUSEPPE TIOCCHI.

Numero 24. 9 gennaio 1847

LE STRADE FERRATE

FOGLIO EBDOMADARIO

CON CARTA COROGRAFICA NEL SUPPLEMENTO AL N. 17 DEL 21 NOVEMBRE 1846.

Esce nel mezzogiorno del sabato di ogni settimana — Prezzo, per lo Stato, annata sc. 1. 80: semestre sc. 1: trimestre baiocchi 55. Per l'Estero, annata italiane lir. 13. 70: semestre lir. 7. 40: trimestre lir. 4. — Le associazioni si prendono e le distribuzioni si fanno da questo tipografo. — Dirigere le lettere e i gruppi, franchi di porto: Ai redattori del foglio — le strade ferrate — in Bologna.

FASTI

DELL' AUGUSTO PIO IX.

PONTEFICE OTTIMO MASSIMO FELICEMENTE REGNANTE

IL CARDINALE GIOVANNI MARIA MASTAI VESCOVO D'IMOLA entra cogli Eminentissimi suoi colleghi in Conclave il 14 giugno. Viene eletto Papa la sera del 16, assume il nome di PIO IX. È pubblicato la mattina del 17 e solennemente incoronato a S. Pietro in Vaticano il 21.

Sopprime le commissioni militari in Romagna.

Convoca una Consulta di sei Cardinali.

Ammette alle udienze pubbliche il giovedì di ogni settimana.

Illustra l'Ordine Cavalleresco di s. Gregorio Magno di tre splendidi nomi: il conte Marchetti e il professore Salvatore Betti letterati fra i più chiari d'Italia: il professore Venturoli sommo idraulico.

Dichiara di proteggere la romana Accademia de' Lincei, che va fra le più antiche accademie scientifiche d'Italia ed ebbe a socio un Galileo.

Promette favore ai congressi degli scienziati italiani.

Nomina una Commissione di Prelati e Signori per le strade ferrate da costruire nello Stato.

Un mese dopo la elezione promulga l' EDITTO DELL' AMNISTIA. Atto magnanimo, che i grandi pensatori d'Italia riguardano come un capo d'opera di sovrana intelligenza, e in tutta l'Europa applaudirono i giornali interpreti della pubblica opinione. Feste, funzioni sacre, luminarie, applausi, inni, canti popolari, archi trionfali, tripudii, colori pontificii sventolanti in bandiere e sciorinati nelle vestimenta delle dame e dei cittadini d'ogni ordine in Roma e per lo Stato.

Riunisce in una le due segreterie sotto la direzione immediata ed unica dell' Eminentissimo Cardinale GIZZI nominato segretario di Stato.

Il 24 di agosto con circolare del Segretario di Stato invita i capi delle provincie e delle magistrature comunitative a suggerire i mezzi di provvedere alla educazione e istruzione de' figliuoli del povero, e sanar col lavoro la piaga della mendicità, e sanare la piaga dell' ozio coi militari esercizi.

Incarica una commissione speciale di Prelati a studiare e proporre le riforme desiderate dal pubblico.

Alla sede vescovile d'Imola invia suo successore monsignor *Baluffi*. Le trattative sugli affari della Religione in Russia affida all' Eminentissimo Cardinale Lambruschini.

Il 4 di novembre con Notificazione del Cardinale GIZZI invita le private compagnie dei cittadini a presentare i loro progetti per le diverse linee di strade ferrate stabilite dalla commissione.

Colla stessa notificazione promette riforme amministrative ed economiche, e nuovi ordinamenti dei Consigli municipali e provinciali, ma ogni cosa a suo tempo e dopo mature considerazioni.

Con biglietti di Segreteria di Stato nomina i membri della Commissione incaricata di compilare i Codici. I celebri professori *Silvani*, *Giuliani* e *Pagani* fanno parte della medesima.

Altra Commissione è incaricata di riferire i bisogni delle classi povere dei diversi paesi dello Stato.

L'8 novembre fra la pubblica esultanza di un popolo infinito accorso da tutte le provincie dello Stato piglia il consueto solenne possesso nella primaziale Basilica di s. Giovanni in Laterano. Esce dal Quirinale a mezzogiorno in carrozza preceduto e seguito dalla Prelatura a cavallo e dopo conchiuso il sacro rito nella Basilica, dove si trovò a riceverlo il Sacro Collegio, rientra allo scocco dell' avemmaria sempre salutato dagli applausi ed evviva della moltitudine che ossequiosa e giubilante riempiva le vie percorse dall' augusto corteggio.

Fa grazia ad alcuni fra gli eccettuati nell' EDITTO DELL' AMNISTIA.

Il 19 riapre le udienze pubbliche.

Il 20, per implorare il divino aiuto, intima con lettere Apostoliche, in forma di Breve, universale Giubileo di giorni ventuno.

Nel concistoro segreto del 21 dicembre crea quattro Cardinali, cioè monsignore *Gaetano Baluffi* arcivescovo vescovo d'Imola, due altri riservati in petto, e monsignor Pietro Marini governatore di Roma.

Con dispaccio di Segreteria di Stato chiama governatore di Roma monsignor *Grassellini* commissario straordinario della città e delegazione di Ancona.

Per ordini emanati dalla Segreteria di Stato rinnova la maggior parte degli ufficiali civili e militari della direzione generale di polizia.

Con ordine circolare sottoscritto il 1 gennaio 1847 dal Cardinale GIZZI segretario di Stato abolisce i due tribunali criminali dell' Uditore della Camera e del Campidoglio, e le due giurisdizioni dei medesimi concentra nel tribunale del Governo presieduto da monsignor Governatore di Roma;

riordina il supremo tribunale di consulta;

istituisce la formazione di una statistica criminale mensuale di tutti li tribunali dello stato per aver lume a prevenire i delitti;

fa noto al pubblico che nell' antica costituzione de' tribunali criminali l' erario dello stato spendea la somma di sc. 60,500; laddove nella nuova organizzazione dei medesimi, senza imporre all' erario nuovi pesi, rimane migliorata la condizione degl' impiegati coll' aumento de' soldi e si rende più sollecita l' amministrazione della giustizia coll' aggiunta di 20 impiegati, e si rilascia per doti a 20 zitelle la somma di sc. 600, che l' arciconfraternita dell' Annunziata dovea pagare ogni anno al tribunale criminale del Campidoglio.

Nel compiere queste riforme così accette al voto de' savi e del pubblico, promette leggi migliori che annunzia venirsi apparecchiando dalla ragguardevole commissione incaricata dei nuovi codici e solennemente dichiara che IL SUPERIOR GOVERNO NON AVRÀ NELLE PROMOZIONI RIGUARDO AD ANZIANITÀ DI SERVIZIO, SÌ ALL' ABILITÀ ED ONESTÀ DEGL' IMPIEGATI.

Dopo avute informazioni certissime che alcune province nello Stato, per la scarsa raccolta del passato anno, potevano essere minacciate dalla sofferenza della fame, ha fatto pubblicare un Editto che d' ora innanzi rimane sospesa l' esportazione de' grani.

Ha incaricato gli Eminentissimi Cardinali Segretario di Stato, Riario e Mezzofanti a ripristinare nella sede antica del Campidoglio la famosa accademia de' Lincei, e confida nello zelo de' suoi membri superstiti.

(*Contemporaneo romano*)

SEZIONE TECNICA.

Ordinanza del re dei francesi concernente le discipline per l' esercizio delle ferrate, preceduta dal rapporto: continuazione e fine del rapporto, v. n. 22. Ho detto, parlando del titolo I.°, che gl' incrocicchiamenti ed i cambiamenti di rotaie dovevano essere un oggetto di sorveglianza assidua: questa sorveglianza avrà ad essere ben più sollecita quando l' incrocicchiamento avverrà alla congiunzione di due linee. In questo caso bisogna, per evitare tutte le occasioni di sinistri, che, ad una certa distanza dall' incrocicchiamento, il meccanico rallenti la velocità della macchina e si metta in grado di fermarla completamente se le circostanze lo esigono (art. 37).

Il terzo paragrafo del medesimo art. 37 ha per iscopo di evitare che si rinnovellino i sinistri, che pur troppo si sono verificati più d' una volta; avvegnachè sia occorso qualche volta che inabili meccanici o negligenti, all' entrare nella stazione, non fermino tosto le macchine che dirigono: queste macchine sono allora spinte violentemente contro le pareti che fan termine allo sbarco (débarcadère) e l' urto può occasionare gravi ferite. Questi avvenimenti non sono più a temere dal momento che la macchina è completamente fermata prima che giunga al luogo ove i viaggiatori debbono discendere; e aggiungo che questa regola è osservata oggi giorno sulle ferrate esattamente esercitate.

Non insisterò sulle disposizioni contenute negli articoli dal 38 al 41, siccome sono già in esecuzione nella maggior parte delle ferrate in esercizio, e si possono considerare come consacrate dalla pratica.

L' art. 42 prescrive la tenuta dei registri, sui quali saranno menzionati i ritardi di qualche importanza nell' andamento dei convogli. L' esame attento di que' registri, che saranno presentati, a qualunque requisizione, agli agenti dell' amministrazione, metteranno questa al grado di giudicare come sia praticato il servizio sopra ciascuna ferrata, onde riparare alle imperfezioni che si rilevassero.

L' art. 43, relativo all' organizzazione del servizio dei convogli sulle ferrate riguardo al numero e alle ore di partenza, merita particolare attenzione.

In primo luogo la sicurezza publica è interessata nella determinazione delle ore di partenza de' convogli che debbono succedersi sulla strada; bisogna che queste ore sieno combinate per modo che mai i treni, sia di viaggiatori come di mercanzie, possano raggiungersi e urtarsi.

D' altra parte il servizio della ferrata debbe essere ordinato in guisa che ciascun giorno le persone che hanno a percorrerla siano certe di trovare, quando si presentano, i mezzi di trasporto che loro sono stati promessi: bisogna che ciascun giorno le compagnie dispongano pel publico, in ogni senso e a ore comode di partenza, un numero di convogli proporzionato al numero di viaggiatori che circolano, ed all' importanza delle stabilite relazioni.

Le compagnie senza dubbio spesso sono i migliori giudici del bisogno del pubblico a questo riguardo, ma qualche volta esse possono ingannarsi nelle loro conclusioni, e il governo ha da avere il diritto di provvedere a simili erroneità di giudizio, onde evitare gl' inconvenienti.

Una compagnia, per esempio, può alcuna volta cercare, per viste di economia, di concentrare la circolazione in un numero di convogli giornalieri troppo ristretto: può fissare ore di partenza e di arrivo che si combinino male e in maniera pericolosa colle ore di partenza e di arrivo delle ferrate di congiunzione o di prolungazione.

In questi diversi casi e in tutti gli altri, che si possono verificare, il diritto ed il dovere dell' amministrazione è di adottare ed ordinare le modificazioni che essa giudicherà necessarie alla sicurezza della circolazione ed ai bisogni nel publico.

Il titolo V. ha per oggetto le misure relative alla percezione delle tasse: queste misure riguardano le quistioni più delicate, che le compagnie espongono nell' esercizio delle ferrate.

I registri degli obblighi delle concessioni non possono e non debbono fissare che prezzi elementari, prezzi limitati: le compagnie possono abbassare al di sotto del massimo autorizzato le tasse che domandano al publico: esse stabiliscono, dappresso le basi così regolate, il prezzo totale da percepire pel trasporto dei viaggiatori, delle bestie o mercanzie, sia sulla distanza totale, sia sulle percorrenze intermediarie.

Ma in via di massima alcuna tassa, di qualsiasi natura, non può essere percetta che in virtù d' un atto dell' autorità superiore: è dunque necessario che innanzi di principiare il servigio d' esercizio, le compagnie facciano approvare dall' amministrazione la tariffa de' prezzi che intendono percepire. Questa formalità è d' altronde indispensabile, ritenuto che, dappresso i registri degli obblighi, le diminuzioni di prezzo consentite dalle compagnie debbono essere conservate durante un determinato tempo, e che un atto dell' autorità può solo fissare il momento della decorrenza del termine perentorio.

Vostra Maestà rimarchi nulla di meno che il secondo paragrafo dell' art. 44 contiene un' eccezione per le ferrate di cui le concessioni sono anteriori al 1835: per queste strade, i Regolamenti non hanno traccia per l' applicazione delle tasse, e alcuni non han pure tariffe pel trasporto di persone: è dunque mestieri completare e regolarizzare le tasse attualmente percette. Uno spazio di tempo è accordato per ciò sino al 1.° aprile 1847.

In secondo luogo non è stato possibile l' annunziare nella legale tariffa tutti gli oggetti ai quali le tasse debbono applicarsi, nè di regolare successivamente le tasse accessorie che possono essere dovute alle compagnie pe' servigi resi al pubblico fuori dei trasporti propriamente detti.

Queste diverse tasse hanno ad essere stabilite al momento e a norma del bisogno dall' amministrazione superiore, sentite le compagnie. Gli articoli dal 45 al 49 inclusivamente richiamano le disposizioni alle quali le compagnie sono obbligate a conformarsi nel loro stesso interesse. Il publico, in fatti, è sempre disposto a reclamare contro i prezzi che gli si domandano, quando non è convinto che si ha il diritto di domandarli. Ogni reclamo svanirà, dove la compagnia possa giustificarsi con una regolare decisione dell' autorità.

L' art. 50 prescrive le misure d' ordine necessarie per assicurare agli spedizionieri l' uguaglianza nell' applicazione delle tariffe. Questa uguaglianza è una delle principali prescrizioni dei Regolamenti. Le ferrate sono mezzi di monopolio: con esse ogni concorrenza è generalmente impossibile, e da ciò l' uguaglianza nell' applicazione delle tariffe è la più indispensabile delle obbligazioni delle compagnie che le esercitano. Senza questa uguaglianza, non sicurezza pel commercio e per l' industria, non certezza nelle transazioni. L' amministrazione publica debbe pertanto vegliare, per quanto è in lei, alla fedele osservanza della regola di cui sopra, e le misure indicate all' art. 50 garantiscono a questo riguardo ogni sicurezza.

Il titolo III si propone a principale fine di definire i diversi ordini d' agenti, per l' intermediario dei quali l' amministrazione publica debbe esercitare la sua sorveglianza sull' esercizio delle ferrate.

La determinazione delle attribuzioni conferite agl' ingegneri di acque e strade, agl' ingegneri degli scavi ed ai commissari speciali di polizia, non possono dar luogo ad alcuna obbiezione, e non mi vi fermerò. Dovrei invece intrattenermi a dare qualche sviluppo circa alle attribuzioni conferite dal progetto ai commissari regi.

Farò rimarcare subito che l' instituzione di questi commissari è oggidì prescritta da tutti i Regolamenti delle ferrate recentemente concessionate: non può adunque aver luogo alcun contrasto sullo stesso principio di questa instituzione, per cui qui non mi è d' uopo di esaminare che la questione delle attribuzioni, le quali possono essere loro date.

Mi è sembrato che i commissari regi dovessero avere per ispeciale missione di controllare l' esercizio commerciale ed industriale delle ferrate, di sorvegliare il modo, seguendo il quale le compagnie applicano quelle tariffe di percezione a cui sono autorizzate, e di avvertire l' amministrazione sopra tutte le infrazioni al principio della egualità delle tasse.

Collocati costantemente presso le compagnie, i commissari regi ascolteranno i rapporti del publico sul modo di procedere delle compagnie stesse e ne instruiranno la superiore amministrazione; essi constateranno il movimento giornaliero della circolazione e raccoglieranno per siffatto modo gli elementi utilissimi di approvazione sull' organizzazione del servizio delle compagnie.

Finalmente in tutti que' casi, ne' quali lo stato sarà legato per qualche trattato, avente per oggetto di accordare il concorso finanziario, essi saranno incaricati di sorvegliare la gestione delle compagnie, e allora, in ciascun caso particolare, un regolamento speciale avrà a definire le loro attribuzioni.

L' articolo 60 ha per oggetto di assicurare la esecuzione di una clausula dei capitolati secondo i quali i regolamenti di servizio interno delle compagnie devono essere approvati dal ministro dei lavori publici.

Dopo avere definito gli obblighi che le compagnie debbono adempiere, era d' uopo determinare colla stessa diligenza le condizioni, alle quali debbono sottomettersi tanto i viaggiatori, quanto tutti gli altri individui stranieri al servizio della ferrata. Queste

condizioni formano l' oggetto del titolo VII del Regolamento, ed io tengo che per ora esse soddisfino a tutte le necessità che la esperienza ha fin qui additate. Basta il loro testo per ispiegarne d' altronde lo scopo e la estensione, e però parmi inutile il diffondermi a loro riguardo con maggiore sviluppo.

Il titolo VIII contiene diverse disposizioni, le quali o per la loro specialità, o per la loro generalità non potevano trovar posto in alcuno dei titoli dei quali abbiamo spiegato i rispettivi articoli.

La maggior parte di queste disposizioni non hanno qui uopo di alcun commentario, e in quanto alle altre alcune brevi spiegazioni basteranno per farne valutare l' oggetto.

N. B. Ho potuto scorgere che fra le norme di sicurezza prescritte dal presente Regolamento ve n' hanno molte che non saranno definitivamente decretate dal ministro se non dopo averne intese le compagnie. Nulladimeno è facile il conoscere che se le compagnie tardassero a sottoporre le loro proposizioni alla amministrazione, esse potrebbero impedire indefinitamente l' applicazione del Regolamento; sarà dunque indispensabile fissare un termine perentorio, scorso il quale il ministro potrà direttamente statuire. Tale è l' oggetto dell' articolo 69.

L' articolo 70 poi dà le regole risguardanti i banditori, i venditori o distributori d' oggetti qualunque, i quali non possono essere ammessi ad esercitare la loro professione nelle adiacenze, nelle stazioni e sale dove i viaggiatori aspettano, se non in forza dell' autorizzazione del Prefetto. Questa disposizione è la consegnenza del già enunciato principio nell' art. 1 del Regolamento, e cioè che i dintorni e le stazioni d' una ferrata costituiscono, come le strade stesse, parte del publico dominio e perciò alle sole autorità amministrative pertiene di regolarne l' uso.

L' articolo 71 autorizza il governo a centralizzare presso un solo Prefetto, o in tutto o in parte, la sorveglianza dell' esercizio d' una ferrata. Questa centralizzazione sarà almeno necessaria per una parte della sorveglianza. Egli è impossibile per esempio che il ricevimento, la visita delle macchine e vetture inservienti ai trasporti siano affidati a molte autorità; egli è egualmente difficile che tutto l' insieme delle discipline relative al movimento, alla percorrenza dei convogli, ai segnali di sicurezza sieno divisi e ripartiti fra tutti i Prefetti dei dipartimenti attraversati. Finalmente la verificazione delle tasse, che una compagnia si propone d' imporre sopra tutte la estensione della linea che essa esercita, può spesse volte senza inconveniente essere riferita ad un unico centro; ben inteso che la centralizzazione di cui qui si fa parola non può applicarsi che alla parte puramente amministrativa di sorveglianza, e che tutto quello che può riferirsi alla giurisdizione dei Prefetti o dei Consigli di Prefettura e ai diritti dei terzi non è punto preso in considerazione da questa parte di Regolamento.

L' art. 72 conferisce al Prefetto di polizia nella estensione della sua giurisdizione, precisata dal decreto tre brumale anno 9, le attribuzioni date dal Regolamento ai Prefetti dei dipartimenti attraversati dalla ferrata.

L' art. 73 ordina che ciascun agente impiegato in una ferrata vesta l' uniforme, o porti un segno di distinzione. Di fatto è oggetto di grande importanza che il publico distingua facilmente gl' individui ai quali deve indirizzarsi, o alle ingiunzioni de' quali egli deve conformarsi. In forza dello stesso articolo i cantonieri, i guarda-barriere e i sorveglianti potranno essere armati di sciabola.

L' art. 74 vuole che i meccanici e i conduttori dei treni giustifichino in loro certe determinate condizioni di capacità. Non è certamente d' uopo insistere a lungo sulla utilità di queste clausole: un meccanico, che tiene nelle sue mani la vita di molte centinaia d' individui, non devesi sottomettere a garanzie, se su di esso è posta una sì grave responsabilità?

Il Regolamento non richiede tutt' al più, riguardo ai conduttori di locomotive, che ciò che è stato giudicato necessario, riguardo ai meccanici che stanno a bordo dei battelli a vapore: la posizione degli uni e degli altri ha, se non una intera somiglianza, almeno ha una grandissima analogia.

Finalmente l' art. 75 obbliga le compagnie a fornirsi in certe stazioni dei medicamenti e dei vagoni di soccorso necessari nei casi di sinistri.

Questa disciplina è già stata adottata in alcune ferrate ed ha reso grandi servigi. Di fatto ben facilmente si concepisce quanto sia utile il potero prestare in caso di sinistro pronti soccorsi ai feriti, locchè riuscirebbe impossibile se non si avessero pronti ed in luoghi prossimi al sinistro i mezzi acconci a somministrare i primi soccorsi.

Io ho percorso, Sire, in questo rapporto la serie delle numerose disposizioni che mi è sembrato necessario di rendere obbligatorie nel servigio ed esercizio delle strade ferrate. Certamente la esperienza e la osservazione ci forniranno istruzioni e lumi che daran luogo a rettificare ed a completare, quando che sia, queste disposizioni. Io ho fiducia che nel modo che io le propongo a V. M. per approvarle, queste disposizioni esattamente osservate potranno impedire che si rinnovino i tristi sinistri, i quali malavventuratamente noi abbiam dovuto più d' una volta deplorare.

Ho l' onore di essere ec. ec.

Il ministro dei lavori publici
Firmato S. Dumon.

(*Ad altro numero la Ordinanza*)

— *Approvazione sovrana della società anonima per la strada ferrata dell' appennino da Pistoia al confine pontificio della Porretta, ed autorizzazione a costruirla ed attivarla.* — Notificazione. — La Real Consulta in obbedienza agli ordini contenuti nel biglietto dell' I. e R. Segreteria di Finanze de' 17 corrente rende pubblicamente noto l' appresso Sovrano Veneratissimo. — Motu-proprio. — Leopoldo secondo per la grazia di Dio principe imperiale d' Austria, principe reale d' Ungheria e di Boemia, arciduca d' Austria, granduca di Toscana ec. ec. ec. — Avendo noi preso in maturo esame il progetto della strada a rotaie di ferro da Pistoia al confine Pontificio della Porretta, e il progetto degli Statuti della Società Anonima avente per oggetto la costruzione e attivazione di detta strada, presentati dal consiglio di amministrazione della società medesima, conformemente al manifesto che Bartolommeo Cini, Tommaso Cini e Pietro Cini in seguito della Sovrana risoluzione del 14 aprile 1845 pubblicarono ne' 22 aprile di detto anno, ed avendo portata la Nostra Considerazione sopra le relative osservazioni e proposizioni del Dipartimento d' Acque e Strade, e sulle condizioni alle quali la Società ridetta avrebbe intrapresa la costruzione della enunciata strada, e dopo aver sentito il Nostro Consiglio di Stato, siamo venuti nella determinazione di dichiarare e disporre quanto appresso.

ARTICOLO I.

È approvata la Società Anonima proposta col citato Manifesto de' 22 aprile 1845 per lo stabilimento di una strada a rotaie di ferro da Pistoia al confine Pontificio della Porretta, che prenderà il titoto di strada ferrata dell' Appennino, e sono pure approvati gli Statuti della Società medesima.

ARTICOLO II.

La Società è autorizzata a costruire ed attivare nel suo interesse e a sue spese, rischio e pericolo la mentovata strada, assumendo sopra di se il successo dell' impresa qualunque sia per esserne il risultato in conformità del disposto all' articolo III. della Notificazione pubblicata dalla Real Consulta ne' 15 aprile 1845; dovrà essa per altro soddisfare esattamente ed in ogni rapporto alle condizioni, prescrizioni, e dichiarazioni contenute nei Capitoli formati sulle proposizioni del Dipartimento d' Acque e Strade, concordati dai rappresentanti la detta Società, e da Noi stati approvati.

ARTICOLO III.

Un' immediata vigilanza dell' I. e R. Governo sull' esecuzione dell' opera sarà esercitata per mezzo del Commissario Regio delle strade ferrate posto sotto la dipendenza del Consiglio degli Ingegneri.

ARTICOLO IV.

I trasporti di viaggiatori, e di merci sulla strada a rotaie di ferro non potranno esser fatti che dalla Società, alla quale è conferito il diritto di percepire per anni cento, a contare dal termine prefisso nei mentovati Capitoli per l' ultimazione dei lavori, il prezzo di detti trasporti a forma della Tariffa approvata e soggetta a revisione di cinque in cinque anni, e con le altre prescrizioni di che nei Capitoli stessi, e al termine dei cento anni il Real Governo entrerà nel pieno possesso e godimento della medesima nei modi, e con le condizioni stabilite nei Capitoli suddetti.

ARTICOLO V.

In ogni tempo peraltro, dopo che siano decorsi i primi venti anni dal termine fissato per il compimento dei lavori, potrà l' I. e R. Governo redimere l' intiera concessione della strada a norma di quanto vien prescritto nei Capitoli sopraindicati.

ARTICOLO VI.

L' I. e R. Governo si riserva la facoltà di eseguire, ed autorizzare la costruzione di nuove strade o nuovi bracci di strade tanto ordinarie quanto ferrate, in prossimità, in comunicazione o in prolungamento della strada ferrata da Pistoia al confine Pontificio della Porretta; obbligandosi da altra parte a non costruire, nè autorizzare per tutta la durata della concessione altra strada ferrata che serva direttamente alle medesime comunicazioni dei luoghi compresi nella sola linea del progetto Cini. E di più, in vista delle costosissime opere che dalla Società della strada suddetta dovranno effettuarsi, il medesimo Regio Governo si obbliga a preferirla, parimente per tutta la durata della concessione, per lo stabilimento di altre strade a guide di ferro, che esso giudicasse doversi costruire attraverso la catena degli appennini alla distanza di quindici miglia a ponente, e di trentacinque miglia a levante, misurate sulle mappe in linea retta e nella direzione di quel crinale; egualmente che per quei bracci di vie ferrate che si volessero diramare dalla ridetta nuova strada nella sottostante regione dell' Appennino.

ARTICOLO VII.

Relativamente ai diritti, e agli obblighi della Società di faccia ai terzi per l' esecuzione dell' opera di che si tratta, da considerarsi a tutti gli effetti come opera di pubblica utilità, saranno applicabili le disposizioni, dichiarazioni e prescrizioni di che nell' articolo settimo del Real Motuproprio de' 5 aprile 1841, e nella Notificazione pubblicata dall' I. e R. Consulta ne' 25 febbraio 1845 per l' impresa della strada ferrata Leopolda da Firenze a Livorno.

ARTICOLO VIII.

È fin d' ora riconosciuto nella Società della strada Leopolda da Pistoia fino al confine Pontificio presso la Porretta il diritto in genere al conseguimento di una indennità per la concorrenza della strada ferrata dell' Appennino allorchè verrà aperta all' uso pubblico; e la Società di questa strada dell' Appennino, senza potere controvertere alla Società della strada Leopolda che sopra la competenza dell' enunciato diritto in genere, dovrà prestarle la debita indennità come, e sulle basi che nelle speciali circostanze del caso saranno di giustizia.

ARTICOLO IX.

Sarà in facoltà della Società di formare dei Censi al quattro per cento in anno perpetui e redimibili in luogo del pagamento effettivo del prezzo delle indennità competenti alle Regie Amministrazioni ed ai Luoghi Pii, quando però si tratti di prezzo di terreni o di altri oggetti che costituiscono sostanza di fondo, e sempre che siano date dalla Società le convenienti idonee cautele a giudizio dell' Avvocato Regio.

ARTICOLO X.

Dal momento in cui la linea della strada a rotaie di ferro si troverà tracciata sul terreno, non potrà essere costruita alcuna nuova fabbrica sia nello spazio destinato alla strada e sue dipendenze, sia dentro le dieci braccia a destra e a sinistra dagli estremi limiti dello spazio medesimo senza che ne vada d' accordo la Società.

ARTICOLO XI.

Qualora insorgessero contestazioni tra la Società ed il Commissario del Governo dipendenti dall' interpretazione ed esecuzione delle condizioni contenute nei Capitoli, o nei Regolamenti che a forma di detti Capitoli verranno in seguito approvati, tali contestazioni saranno risolute e decise dalle Autorità che sono competenti per il disposto degli Ordini a risolvere nei termini di ragione le controversie fra le Ispezioni Compartimentali d' Acque e Strade, e gli accollatarii dei lavori di Strade Regie.

ARTICOLO XII.

Le Azioni, o promesse di Azioni che secondo il prescritto negli Statuti Sociali saranno per cautela della rispettiva gestione depositate dai Componenti il Consiglio di Costruzione e di Amministrazione, e dagli altri obbligati a detto deposito, rimarranno affette con speciale privilegio alla Società, la quale per il credito che formasse contro i medesimi in dipendenza di tal gestione, sarà preferibile sul prezzo di esse Azioni o promesse di Azioni a qualunque altro creditore comunque privilegiato.

ARTICOLO XIII.

Tutti gli Atti che la Società stipulerà per la costruzione della strada, e che fossero per le Leggi in vigore soggetti a diritti proporzionali di registro, saranno registrati col diritto fisso di una lira. Rimarranno però soggetti al disposto delle Leggi predette tutti quegli Atti che venissero stipulati dalla stessa Società o per di lei conto dopo che la nuova strada sarà posta in attività, e che non riguardassero la primitiva sua costruzione, e l' attivazione della Società medesima.

ARTICOLO XIV.

È accordata alla Società l' esenzione dal pagamento dei dazi doganali per i ferri, macchine, e altri oggetti strettamente ed esclusivamente necessari alla costruzione e primo stabilimento della strada, che essa fosse in caso d' introdurre dall' estero nel territorio riunito, salvi però gli emolumenti relativi, e con obbligo di soddisfare alle formalità che le verranno prescritte, e specialmente di esibire un certificato del Direttore dei lavori o di altra persona incaricata del ricevimento degli oggetti destinati alla costruzione della strada che volta per volta fossero introdotti: il qual certificato dovrà esser munito del Visto del Commissario del Governo sopra rammentato.

ARTICOLO XV.

Ritenute le limitazioni, prescrizioni, e dichiarazioni di che nel precedente articolo, sarà pure esente la Società della tassa di commercio sopra i ferri, macchine, ed altri oggetti che dall' estero introdurrà direttamente per proprio conto in Livorno.

ARTICOLO XVI.

Il presente Motuproprio, ed i capitoli contenenti le condizioni della concessione saranno affissi, ed inseriti nel Bullettino delle Leggi, e nella Gazzetta di Firenze: Copia autentica dei suddetti Capitoli, e delli Statuti della Società Anonima sarà depositata nella Cancelleria del Tribunale di prima Istanza di Firenze, e la copia degli Statuti sarà resa pubblica con la Gazzetta di Firenze.

Dato li nove dicembre mille ottocento quarantasei.

LEOPOLDO. — V. F. Cempini. — A. Piovacari. — Dalla Real Consulta li 22 dicembre 1846. — V. B. Bartalini. — P. Mensini.

— *Concorrenza progressiva delle merci sulla ferrata del Nord.* Le fabbriche de' materiali per le ferrate sono in tale ritardo, che hanno costretto la compagnia del nord francese a servirsi dei vagoni dei viaggiatori e caricarli di mercanzie per soddisfare agli urgenti bisogni del commercio. Ecco il confronto fra il prodotto che hanno dato i viaggiatori e l' altro delle mercanzie. La differenza in più di quello va scemando per modo da preconizzare che presto svanirà se pure non verrà da questo delle mercanzie superato.

23.a Settimana, dal 21 al 27 novembre, dell' esercizio della ferrata del nord francese:

Viaggiatori 29,597.	prodotto fr.	103,899: 60
Bagagli e mercanzie	„ „	93,320: 65
	Differenza fr.	10,578: 95

24.a Settimana dal 28 novembre al 4 dicembre:

Viaggiatori 31,552..	prodotto fr.	105,934: 80
Bagagli e mercanzie	„ „	99,368: 75
	Differenza fr.	6,566: 05

VARIETA'.

Telegrafo sotto-marino. Leggesi nell' Hampsphire Gardian: Le prove del telegrafo sotto-marino sono bene riuscite a Plymouth, e però gl' inventori hanno, dicesi, risoluto di mettere in comunicazione Francia ed Inghilterra mediante una linea telegrafica sotto-marina che traversi il canale. Questo progetto verrà sottoposto alla sanzione dei rispettivi governi.

— *Macchina elettro-magnetica da applicare ai telegrafi.* Il signor Bréguet ha esposto, in una delle sedute dell' accademia delle scienze di Parigi dal 30 novembre al 7 dicembre, una elegante macchina elettro-magnetica capace di somministrare, senza uso di pila, tanta elettricità sufficiente all' esercizio dei telegrafi. Analoghi risultamenti eransi già ottenuti dal ferro e rame, ma non senza inconvenienti a cagione delle voluminose masse che si era costretti a far muovere e fermare tutte ad un tratto. Nell' apparecchio del Bréguet la massa da muovere è così ridotta da poterne conseguire intensi risultamenti e da non temere alcun pregiudizio.

— *Applicazione della galvano-plastico ai cannoni di ferro.* Berlino, 9 dicembre. Non è molto che il nostro governo fece coprire di bronzo col sistema galvano-plastico molti cannoni di ferro fuso, operazione praticata nelle officine di questo signor barone Haebert.

Il 7 detto si sono fatte le prove di queste bocche da fuoco alla presenza di S. A. R. il principe Adalberto, ispettore dell' artiglieria, e di molti superiori ufficiali della medesima.

Concludente n' è stata la riuscita, perchè i cannoni bronzati, quantunque appena di 2/3 della grossezza comune, hanno non solo resistito alla consueta carica, ma anche ad altre più forti il triplo.

BOLOGNA. TIP. DI GIUSEPPE TIOCCHI.

Numero 25. 16 gennaio 1847.

LE STRADE FERRATE

Dettati del Petitti concernenti le Ferrate nello Stato Pontificio.

Pregiatissimo Sig. Ferlini — *Torino 22 dicembre* 1846.

Colla pregiatissima sua lettera dell' 8 corrente ella m' ha chiamato un parere sullo statuto recentemente pubblicato di codesta Società Bolognese denominata = Fondatrice = per la divisata strada da Castelfranco ad Ancona, partecipandomi desiderarsi il medesimo da detta degnissima Commissione Fondatrice, al fine di pubblicarlo, a seguito dei documenti che ragguardano la suddetta Società. Memore delle replicate istanze officiosamente per amor del bene fatte presso V. S., onde ottenesse da codesti suoi degnissimi soci la fusione della onorevole Società loro (fino dal 1844 con non poco coraggio ed ingegno ordinatasi) insieme alla *Società Nazionale*, recentemente creata in Roma per lo stesso oggetto di *costrurre* ed *esercitare* le strade ferrate di codesto Stato, io le risposi il dì 11 corrente, che avrei volontieri aderito all' esternatomi desiderio, a condizione però, che nel mio parere fosse fatta menzione *del ripetuto mio voto per la sopra detta fusione*, diffusamente spiegandole, com' io non avrei potuto *senza contradizione* diversamente operare, per aver tuttora la stessa opinione vieppiù in me radicata, e per averla troppo notoriamente esposta al pubblico.

E siccome io non aveva, per difetto di tempo, tenuto copia delle mie lettere in cui le formolavo le mie idee e proposte riguardo al modo che potrebbe farsi la detta fusione, a reciproca cautela dei rispettivi interessi, la pregai di volermele restituire, per potergliene indirizzare uno studiato *Sunto* da sottoporsi a codesta Commissione Fondatrice, per essere *insieme al detto mio parere pubblicato*.

Frattanto ch' ella mi facea pervenir quelle lettere, come già le scrissi lo scorso Corriere, la *Presidenza Centrale Romana* della predetta *Società Nazionale* mi faceva l' onore di rivolgersi a me, richiedendomi d' un ufficio conciliativo presso codesta *Commissione* preallegata, nello scopo suddetto di una fusione, già da quella Presidenza loro proposta, e dalla Commissione ricusata forse per difetto di chiarimenti intorno alla *vera consistenza* della prelodata *Società Nazionale*, e riguardo alle preventive sue vedute, dalle quali non ancora forse risultava *della natura dell' ideata speculazione*, per iscorgere se potesse dalla medesima *presumersi realtà* ed *un onesto discreto lucro*.

Avuti li documenti pubblicati dai due consessi, parvemi, *sempre più nell' interesse delle due parti* la proposta *fusione*, perchè solo, mercè della medesima, sì all' una che all' altra si fa *possibile* e *probabile* l' ottenimento d' una concessione, la quale in difetto *niuna* delle *due società a mio avviso* potrebbe ottenere, per le ragioni che svolgo nel *Sunto*, che qui unito ho l' onore di trasmetterle, col fine sopraccennato di vederlo a codesta Commissione Fondatrice sottoposto.

Con questo medesimo Corriere mando alla *Presidenza Centrale Romana* altra copia di quel mio povero lavoro, e vorrei pure, essere fortunato abbastanza per poter riuscire nell'assunto.

Che se a tanto non giungo, non sarà certamente *per difetto di buon volere*, del che spero almeno V. S. persuasa.

Quanto al parere chiestomi sullo Statuto loro, senza entrare in particolari inutili, nello da me desiderato e sperato emergente della fusione, la quale necessiterebbe, nuova ricompilazione e discussione d' esso Statuto, dirò però *in genere*, che ora che dal medesimo venne tolta *anche l' ombra* delle da me, come da tutti, ora condannate *azioni beneficiarie* ed accresciuto il fondo sociale, nel resto parmi lo Statuto medesimo *assicurare una leale ed illuminata gestione dell' impresa*, e doversene perciò dar merito agli autori, specialmente in fatto di *chiarezza* nel segnare le incombenze d' ogni Ufficio e le operazioni sì d' Amministrazione, che di Contabilità; ond' è che, come già nel libro mio sulle Strade Ferrate Italiane ho detto, non esito a proferire di nuovo *in tesi generale degni d' imitazione tali ordini*, nel caso *speciale* però, ora da me *subordinati alla preallegata fusione*.

Io vedrei col massimo piacere pubblicata la presente, *per intero, sì noti*, e non *in parte qua* soltanto, *insieme al mio sunto*, non già per vanità d' autore, ma perchè la diffusione delle esposte idee, o persuaderà l' Universale, o farà nascere idee migliori, alle quali poi sarò il primo ad adattarmi. Calcolo adunque sui di lei buoni ufficii, *nel rappresentarmi qual mediatore* presso li degnissimi suoi soci, spiegando loro, se occorre ancora, le mie idee *Conciliative* ed *imparziali*; come fo il *massimo conto* dei sig. Soci Fondatori suddetti, i quali so, che non sono soltanto, *ottimi Bolognesi* ma ancora *eccellenti Italiani*, ed uomini *perspicaci* ed *illuminati*, i quali sapran comprendere, che, o *si riuniscono i mezzi* e le Strade Ferrate s' *avranno*, e presto, la qual cosa urge, o *si sta divisi*, e nella presente penuria generale di capitali che emerge su tutte le piazze, le Strade Ferrate non si faranno. Intanto l' idea concepita, e che si sta coi rispettivi studi maturando, d' una Strada diramata dalla Lombardo-Veneta a Peschiera, e diretta per Mantova a Modena, quindi per l' Appenino a Livorno, cotesta idea *sarà attuata*, e Bologna *verrà segregata* dall' alta Italia, e l' Italia centrale *sarà tagliata fuori* dalle sue migliori relazioni, e la bassa Italia sarà rilegata in fondo alla Penisola, ignota sempre ai suoi concittadini!

Ecco il frutto che nascerà dalle gare Municipali, ancora una volta dopo quelle che da secoli piangiamo! E gl' imprudenti, ch' or per questo or per quel Municipio o Campanile da alcuni mesi battagliano, tardi s' accorgeranno che al proprio Municipio *non giovano*, intanto che *consumarono la rovina della patria Comune*, certo senza volerlo, facendo contenti coloro, che la vogliono *povera*, *divisa*, *dipendente*, mentre *tutt' altro pur esser potrebbe*. — Voglia Iddio, che *siano efficaci* le mie parole, com' è *retta l' intenzione* di chi le proferisce, e creda ella alla distinta stima del suo

divotissimo, obbligatissimo servitor vero
Petitti.

Sunto delle Proposte officiose fatte l' 11 novembre 1846, al sig. Ferlini di Bologna per essere sottoposte a quella Società Fondatrice, ordinatasi fino dal 1844, per la costruzione d' una Strada Ferrata dal confine Modenese ad Ancona; riveduto ed accresciuto con nuovi riflessi, e nuovamente indirizzato alla Società Fondatrice Bolognese oggi 22 dicembre 1846, come altra Copia s' è rivolta alla Società Nazionale.

La necessità di raccogliere negli Stati Pontificii la più gran copia di mezzi, onde applicarli all' impresa delle vie ferrate in modo che questa riesca probabilmente profittevole, e non sia esposta a que' pericoli di giuoco e di fallimento, che altrove rovinarono imprese consimili, mi fa desiderare di veder seguire una fusione di codeste Società Bolognesi colla Nazionale.

Cotesta fusione è, a mio parere, *nell' interesse rispettivo* delle Società; perchè, se il governo, come non dubito, accortamente procede, è impossibile accordi agli Uni le sole linee *buone*, per dare le *cattive* agli Altri, i quali, con ragione le ricuserebbero, e si privi così d' avere le linee *più importanti*, che diramate da Roma, metterebbero ai punti principali dello Stato e di Confine cui interessa all' universale di giungere.

Premessa quest' osservazione, la quale sembra *senza replica*, pare che ora la Società Fondatrice Bolognese ha dato retta ai miei consigli col rinunciare ad ogni *Azione beneficiaria*, e la Società Nazionale ha eliminato dal suo programma l' idea poco felice, dapprima concepita, d' innestare al suo ordinamento *un lotto*, e certe espressioni, che potevano lasciar credere a tendenze *esclusive* di speculatori faccoltosi, sì indigeni che esteri, ai quali anzi vuolsi fare buon accoglimento (salve efficaci cautele contro l' aggiotaggio) perchè essi possono dar gran nerbo all' assunto: pare a me doversi e potersi fare la desiderata fusione sulle basi da convenirsi come seguono.

1. Divisione del fondo Sociale *intero* in *Carature*, o *grosse azioni* di 4,000 scudi ciascuna, ed in *Azioni minori* di 400 scudi ognuna; da farsi tal divisione in quella proporzione dell' $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{3}$, $\frac{1}{4}$ che sarà per convenirsi dalle Società concordanti la fusione preallegata.

2. Suddivisione *facoltativa* delle *azioni minori* suddette (nella proporzione concordata stabilite), in *frazioni* o *Parti d' azioni* di $\frac{1}{4}$ ed anche di $\frac{1}{8}$ ciascuna e così di 100, ed anche di 50 scudi, onde siano ammessi a concorrere all' impresa i popolani, raccolti così per *Manipoli* di quattro, ed anche di otto *clienti* per *azione minore* intorno ad un *Azionista notabile*, garante verso la Società del totale concorso, ammesso perciò solo a rappresentare i concorrenti minori o *clienti*, ed a curarne gl' interessi.

3. Divieto *legale* del traffico delle *promesse di Carature* e di Azioni, come delle *frazioni* o parti Aliquote di queste; e ciò finchè sia costituita la Società, definitivamente approvata dal Principe, con ordinamento della sua definitiva Amministrazione e definitivo versamento del primo *A conto* del *fondo Sociale*, da pagarsi nella proporzione da intendersi, nella Somma maggiore che sarà riputata possibile, onde avere offerte di concorso *reali* e non colla sola intenzione *di giuocare* per conseguire il lucro d' un premio.

4. Divieto legale dei pari dei così detti *mercati a termine* delle *Carature*, *Azioni*, e *Parti aliquote* di queste.

N. B. Cotesti *divieti legali*, ed il versamento delle rate del fondo Sociale nella Somma Maggiore possibile, sono colla proibizione dei *preventivi esuberanti*, e dei *Manifesti illusorii*, i *soli rimedii efficaci* che si conoscano contro *l' aggiotaggio*, il quale colle Azioni di tenue somma (100 scudi p. e.) è *promosso* e non *prevenuto*, specialmente quando li versamenti riduconsi a *rate minime*.

5. Fissazione d' uno *sconto minimo* da abbuonarsi sugli utili a favore degli *Azionisti principali* o *notabili*, i quali anticipassero le *quote* dei *clienti* o concorrenti alle dette *frazioni*,

o *parti aliquote d'azioni*. Per contro *premio* a cotestoro (clienti) quando in vece anticipassero la parte della quota loro prima che scada. — Tutto questo, come facilmente comprendesi, nello scopo d' impedire *efficacemente* ripetesi l' *aggiotaggio*, il quale, ripetesi ancora, *non sarà impedito*, ma *facilmente avviato* anzi, se si adotta il solo ordinamento proposto dalla *Società Nazionale*. Perocchè nessuno potrà, a mente di quell'ordinamento, impedire agli speculatori (i quali certo non mancheranno) di fare *operazioni di giuoco* su quelle *minute azioni* di 100 scudi, come si è fatto, con tanto scandalo alle varie *Borse* d'Europa, e ciò; tanto *in nome proprio*, se si concederà a ciascuno di sottoscrivere per *buon numero d' azioni*, poi cedibili *con premio*, quando sian fatte crescere dal *valor nominale* a quello *al corso*, mediante i ben noti raggiri dell'*aggiotaggio*; che in nome *altrui*, mercè di *presta-nomi* facili a trovarsi.

6. Promessa reciproca delle Società riunite di non assumere alcuna impresa di costruzione di linee, le quali dai calcoli preventivi da farsi potessero risultar poi, coll' avviato *esercizio*, d' un prodotto non *adequato alla spesa*, a meno che lo Stato, le Provincie, i Comuni garantissero un *interesse minimo* alla spesa medesima, quando la linea da intraprendersi risulti *veramente indispensabile* all' interesse dell' universale – od a meno che il prodotto presunto dalle altre linee *buone*, contemporaneamente intraprese, possa sicuramente offrire un' eccedenza tale di frutti, che sia atta a compensare la *perdita* temuta sulle linee cattive. — In altri termini, la somma presunta dall' *Esercizio intero probabilmente* porga frutto totale *adequato alla spesa* della costruzione e dell' esercizio dell' intera rete stradale, che si intraprenderà dalle Società riunite. – Con che resterebbe escluso ogni timore di speculazione meno utile, da alcuni attribuita alla Società Nazionale, giudicata più retta da intenzioni filantropiche, certo lodevoli, che non dal fine *però onesto*, perciò *più che lecito*, di ricavare un discreto guadagno dall' investimento dei proprii capitali, fine che sarebbe *men prudente* ed *ingiusto* di tacciare di *monopolio*, come sull' esordio della Società nazionale poteasi da qualche espressione sospettare. Codesta condizione è essenziale per le due Società Bolognese (Fondatrice) e Nazionale. Perocchè la linea, cui essa aspira (l' Emilia) essendo *ottima*, è chiaro ch'essa non avrebbe convenienza d'assumere altre linee *cattive*, che in *certi limiti*, i quali la cautelino da perdita soverchia assorbente ogni *onesto lucro* – come è chiaro, che alla *nazionale* non converrebbe assumere le altre linee, che tutte, fuori l' emilia (molto produttiva) si sospettan con fondamento perdenti, od almeno atte a dar solo *ben scarso* guadagno. – Cotesto rispettivo interesse delle due Società (ed anche della 2.ª Bolognese da Toscana a Ferrara al confine Veneto) vuol essere ne' limiti del giusto e dell' onesto cautelato; sia nell'interesse proprio che de'rispettivi futuri *azionisti;* perocchè se non si provvedesse ad assicurar loro un discreto adequato frutto, intraprendendo poco avvedutamente linee men convenienti, è chiaro che tosto nascerebbe il discredito, ed il *salva chi può*, onde nasce poi il fallimento, anche prima che le linee sieno terminate, e deriva l' ultimo fatale risultato di non aver più capitali, nè strada. Gli uni e gli altri debbon pertanto *seriamente riflettere* a questo possibile risultato, e con ogni lor mezzo cercare di scansarlo. – A chi conosce la materia, sembra non occorra aggiungere altri argomenti al proposito.

7. Rimborso a spese sociali comuni delle rispettive *anticipazioni* per spese già fatte e giustificate, da discutersi nel convegno di fusione.

8. Esclusione adesso, come sempre, di qualsiasi *azione beneficiaria*, sotto qualsiasi titolo attribuita ai Soci Fondatori delle tre Società.

9. Concorso comune delle spese d' impianto, di perizia d'amministrazione, da discutersi nel Comitato *speciale*, per ogni compartimento di essi Comitati, e nel Comitato *centrale* prima che vengano sul fondo sociale comune imputate.

10. Pagamento d' un interesse ragguagliato, da convenirsi delle somme versate in *a conto* da ogni *Azionista*, prelevato sul capitale, anche prima dell'Esercizio durante i lavori, acciò nessuna Azione rimanga infruttifera.

11. Fusione del Comitato delle due Società Bolognesi e di quello della Società Nazionale, per la prima volta, come deputazione de' membri d' ognuno *in parti uguali*; nel seguito come verrà statuito per l' elezione d' ogni Comitato.

12. Impiego degli Ingegneri della Società Bolognese sulle linee da essi studiate, subordinati però s' intende all' ordine gerarchico tecnico, che verrà stabilito; che sembra convenientemente proposto quello della Società Nazionale divisato nella relazione 15 novembre p. p. dell' Ingegnere Provinciali.

13. Scompartimento delle *Linee, Tronchi, e Sezioni*, come è in detta relazione proposto, salve le modificazioni da convenirsi nel convegno della fusione, pel caso alcuna di dette modificazioni fosse imprescindibile ravvisata da taluno de' *Comitati direttori*.

14. Versamento d' ogni fondo Sociale nelle pubbliche casse del Governo, il quale versamento compirebbe all' uffizio di cauzione; perocchè la Società Nazionale, *nè potrebbe*, *nè dovrebbe darne altra*, essendo essa più di chiunque interessata a compiere il proprio assunto, a differenza d' una Società *meramente industriale*, la quale potrebbe per avventura giuocare, e non far la strada, quindi porge argomento a richiedere da essa determinata *speciale* cauzione.

15. Finalmente principio contemporaneo dei lavori in vari luoghi, per esempio collo scompartimento proposto nella preallegata relazione 15 novembre 1846 dell' Ingegnere Provinciali.

Con queste condizioni a noi pare, lo ripetiamo ancora, che *le tre* Società, od almeno sicuramente *le due* (Bolognese per l' Emilia e la Nazionale) hanno assolutamente *uguale interesse* a congiungersi per le cause già dette. E noi crediamo, che se i Comitati loro si riuniscono in una franca e leale discussione dell' argomento *è impossibile non ne risulti il proposto convegno*, colla giunta ancora di quelle condizioni, che il nostro difetto di cognizioni locali può averci fatto omettere, e che noi vedremmo ben volontieri alle nostre unite.

Cotesta fusione sarebbe un atto, il quale farebbe rifulgere in sommo grado il buon criterio de' sudditi pontificii, anche rispetto alle strade ferrate; dacchè mostrerebbe la concordia loro nel volere *un ben inteso ragionevole progresso*, onde nascerebbe gran forza morale alla rappresentanza d' ogni interesse comune, la qual forza morale, non per le strade ferrate soltanto opererebbe, ma per mille altri versi concernenti anche ad altre materie.

Ora esaminiamo alcune eccezioni, che far si volessero alle nostre proposte. Da una parte, come vedesi, abbiamo *caratanti* facoltosi, i quali assumono l' impresa e l' amministrano cogli *azionisti, notabili* essi medesimi, sopperendovi coi fondi già in lor mano, o con quelli raccolti dal proprio credito nell'interno, e fuori. — Dall'altra *Clienti* degli *Azionisti minori*, i quali si impegnano successivamente contribuirvi, mercè del cumulo delle proprie economie, ammessi a trarne frutto dal dì che le avranno investite, corrispondendo al *Patrono Azionista* uno sconto rappresentante 1. Il *premio* del fondo anticipato. 2. Il frutto, che avran pure anticipato d' esso fondo durante il quinquennio, che si suppongono aver a seguire i lavori senza rendita delle strade.

Il *Caratante* e l' *Azionista notabile* contribuiscono, anticipano, ed amministrano, con carico di dar conto dell' operato *con intera pubblicità*, osservando le fissate regole.

L' *Azionista Cliente* contribuisce alle fissate rateate scadenze, ritrae un provento adequato, se fa onore all' assuntosi obbligo, portando le proprie economie, o non facendolo a tempo per una causa qualunque corrisponde uno *sconto* tenuissimo, che basta a compensare del credito fattogli.

Se il *Caratante* vuole, per qualche altra occorrenza sua, cedere la *caratura* può farlo, perchè troverà sempre chi gli corrisponderà il valore d' una somma fruttante adequato interesse, poco girevole di mano in mano, meno soggetta perciò alle fluttuazioni saltuarie della borsa.

Se l' *Azionista notabile* si troverà pure in bisogno di vendere, troverà pure, atteso l' incentivo dello *sconto e del frutto* ne' singoli casi evenienti assicurati.

Se il *Cliente Azionista* poi abbisogna di realizzare la *parte aliquota* dell' *azione* per cui già avrà contribuito, può farlo ugualmente, perchè troverà sempre altri *Clienti*, od anche *Azionisti notabili* o *patroni*, i quali acquisteranno la detta *parte aliquota* corrispondente un *frutto*, ed in certi casi anche un *premio* per le quote residue anticipate.

Le Azioni sarebbero adunque girevoli di mano in mano ugualmente come le altre sulla piazza.

Ma qui dirà taluno, eccoci all' aggiotaggio. I Caratanti speculatori e gli Azionisti notabili, anch' essi speculatori faran calar col giuoco il prezzo delle Azioni, le acquisteranno, ed escluso bel bello il popolo dall' impresa, ne diventeranno i soli patroni. — Fonderanno così l'accrescimento della già cospicua sostanza loro sulla rovina del faticante, di cui ingoieranno i risparmii.

Rispondiamo, non esser come si crede così facile la temuta speculazione, nel primo quinquennio specialmente, finchè non sarà che presunto il vero prodotto dell'impresa; perchè, quanto alle *Carature*, un così ragguardevole investimento si fa con animo deliberato d' aspettare i risultati dell' assunto, e quanto alle *Azioni minori*, essendo rateatamente pagabili, pochi saran coloro che vorranno acquistarle anche a vil prezzo, incerti poi di venderle tosto con *premio*, o di dover far fronte a suo tempo alle rate scadenti, contentandosi di tenue *sconto*.

Quando poi sarà attuata l' impresa, e fatto noto e certo il frutto d' essa, o questo sarà conseguente, e non si troverà venditori che a prezzi convenienti; o sarà inferiore a quello presunto, e non succederà allora nè più, nè meno di ciò che succederebbe senza fallo nell' or proposto sistema della Società Nazionale.

Perocchè supponiam pure da essa raccolte le 125,000 azioni nel proposto modo. Se nulla o poco quelle produrranno, chiamasi qual mezzo avrebbero i *Fondatori* d' impedire agli *Azionisti* di farne distratto a vil prezzo a quegli speculatori, che si proferirebbero pronti ad acquistarle a danaro contante da gente che si stimerebbe così fortunata di sottrarsi ad una speculazione improduttiva?

Non si dimentichi di grazia cosa intendiamo per *vero aggiotaggio*. Si ricordi, che abbiamo premesso, che sien vietate le vendite di promesse di *carature*, d' *azioni*, di *parti aliquote* e di mercati a termine.

Si ricordi che qui non son prevedibili *Manifesti illusorii*, i quali aggiungono, come in Toscana specialmente prezzi *fittizi* ai *reali*.

Si ricordi che non sono prevedibili le *false allarme*, le quali destano alla borsa i panici timori.

Si ricordi che l' *intera pubblicità* de' conti è garante di ret-

to buon governo; e che se la sfortuna coglie l'impresa per erronei computi preventivi, per mutate condizioni politiche ed economiche, o per altra causa qualunque succederà nulla più di quanto succede in qualsiasi speculazione privata d'esito infelice, in cui lo speculatore perde frutto, fors' anche parte del capitale quantunque siasi arrovellato l'ingegno, ed abbia eziandio usato prudenza per conseguir lucro.

Coteste peripezie, in qualunque sistema, solo si possono prevedere colla data avvertenza di non intraprendere che linee presunte con qualche grado di certezza *produttive, in modo adequato* all' occorsa spesa; — e quando tali non possono presumersi, e sia tuttavia, per interesse dell' universale necessaria la linea, essere spediente prima d'intraprenderla la cautela di un interesse minimo; cautela, cui in ogni più grave deterior condizione del pubblico erario, può esso cimentarsi sempre, ricorrendo anche perciò al credito, perchè sicuro di trovar compenso nella maggior produzione generale onde deriva altresì l'aumento del prodotto delle stesse tasse del Governo, come se ne hanno infiniti esempi di fatto.

D'altronde si noti che nel nostro sistema *Caratanti, Azionisti* e *Clienti*, fattisi *Soci intraprenditori*, supponesi appunto ogni notabile concorrente colla propria Clientela che ognuno ha nell' assunto. Quindi ognuno è fatto cauto del rispettivo concorso, ed alle relative scadenze quello è certamente effettuato, sicchè molto minori saranno le occasioni o necessità di vendita.

Non è quindi a prevedere sulle piazze commerciali un conseguente *giuoco di borsa* delle *azioni* della Società Nazionale, perchè mancherebbe l'alimento del medesimo. Nè vi sarebbe perciò, che quel giro e rigiro di capitali, cui è *utile* anzichè nocivo di lasciar libero campo, perchè tal moto alimenta la produzione, purchè segua con capitali *reali* e non *fittizi*, come nell' aggiotaggio.

Onde nasce, che se un *Caratante*, dato al traffico di capitali, avente molte *carature*, ne comprerà altre ancora, e ne venderà secondo meglio reputerà a lui conveniente; — o che se alcuni Azionisti, od anche Clienti, cumulati nuovi risparmii, credono utile impiegarli in acquisto d'altre *azioni, o parti aliquote* di esse; — o per una peripezia, od altra occorrenza qualunque, credono dover vendere, al prezzo del *valore al corso*, tutti sì lo faranno senza che quelle speculazioni anche *lucranti* per gli uni, *perdenti* per gli altri abbiano il menomo aspetto d'aggiotaggio o monopolio, epperciò possano qualificarsi di immoralità.

Nè ci si venga a dire difficile od impossibile formar *Azionisti*, che servan di *nucleo* a quattro od anche otto *Clienti*, i quali acquistino le *parti aliquote* o *frazioni d'azione*.

Qual è quel notabile d'ogni classe, sia esso nobile, borghese, trafficante al minuto, o capo anche d'officina, che dà lavoro a garzoni, o braccianti, il quale non abbia da esso dipendenti quattro, od otto persone ed anche più, cui possa proporre l'investimento del tenuissimo capitale, che potran quelli risparmiare, che non sia certo di veder que' risparmi effettuati, *se possibili*, che non abbia mezzo di raccorli a tempo spediente ed opportuno?

Se i grandi speculatori di borsa trovano a spacciare *azioni* di 50, di 100 scudi, e colle male arti loro san venderle ai miseri che riescono ad accalappiare, anche con caro *premio*, il quale per ciò di molto riduce il frutto dell' investimento loro.

Un numero ragguardevole, che pur non manca, negli Stati Pontificii, d'uomini retti, illuminati, aspiranti soltanto ad un'onesta speculazione, non troverà forse tanti *clienti* che possano secondarli nel bell'assunto? — O vi son negli Stati Pontificii codesti *clienti*, ovvero no! Se vi sono, non mancheran di corrispondere all' invito, che certo faran loro, se viene ad essi suggerito, i molti notabili di Roma e delle Provincie. — Se non vi sono, locchè non credesi però, allora è inutile pensare all' ordinamento della Società Nazionale, perchè fallito lo scopo precipuo d'esso, che è quello *d'associare il popolo all' impresa*, tanto fa passar per le mani de' *meri e pretti speculatori*, lasciando ad essi la cura d'associarsi, e sol provvedendo con leggi repressive a frenare l' *aggiotaggio* che accalapierebbe gl' incauti, alla cui tutela legale solo occorre pensare.

Tutte le fin qui discorse considerazioni, ci sembrano mostrare all' evidenza

1. Che le Società formantisi negli Stati Pontificii hanno un *comune rispettivo interesse* di *fondersi insieme*, perchè *dalla sola unione* delle forze loro, e coll' invito anche ad altri capitali privati, come a quelli esteri, solo potran compiere al *grande importantissimo* assunto, dal quale dipende la prosperità, non che degli Stati medesimi, dell' intera Italiana Penisola, di cui sono così importante e bella parte.

2. Che se cedendo ad un malaugurato spirito di rivalità personali, o municipali soltanto, le dette Società si lascian condurre a volere tentare d' *operar sole*, o con *emula concorrenza*, non è difficil presumere che, oltre al mancar ad esse il mezzo di compiere i singoli assunti, quando riuscissero in qualche sforzo isolato, il *difetto d' insieme* farebbe loro tornar fallito il *principale Nazionale* scopo, cui debbono attendere di servire, poste come sono al centro della Penisola, a *collegare insieme le strade ferrate* dell' Italia superiore a quelle dell' Italia inferiore, ordinando quella bene intesa rete d' esse che sola può far risorgere i traffichi italiani.

3. Finalmente che la prudenza governativa, come l' equità, e l' interesse universale de' sudditi consigliano al Governo Pontificio *di non far concessioni che alle Società riunite*, perocchè, ove si lasciasse il Governo medesimo indurre ad accordar le linee *migliori*, aspettando avventori per le men buone, correrebbe il certo pericolo di non trovarli *poi*, e d' aver forse la Capitale medesima, dove alcuna delle dette linee men buone arrivano, *segregata* da que' punti, coi quali più le importa corrispondere.

Possano i nostri riflessi persuadere coloro cui sono diretti. Noi saremo contenti di averli esposti, come siamo persuasi di averlo fatto *con intera imparzialità!*

D. Carlo Ilarione Petitti di Roreto.

— : —

Delle avvertenze speciali necessarie nell' ordinamento delle concessioni di Strade ferrate negli Stati Pontificii.

Alcune speciali contingenze, in cui trovansi gli Stati Pontificii, ci sembrano degne di particolari avvertenze nell' ordinamento delle concessioni da farsi di Strade ferrate all' industria privata negli Stati medesimi. — Noi crediamo far atto di buon cittadino Italiano nel discorrerne brevemente per norma di chi s' aspetta in questo foglio periodico.

Premessa la cognizione della Notificazione promulgata, rispetto alle dette strade, dall' Eminentissimo e Reverendissimo Cardinale Segretario di Stato il 7 novembre scorso, osserviamo risultare dalla medesima: — 1. Che il Governo, mentre intende soddisfare al comun voto, concedendo all' industria privata la facoltà di costruire ed esercitare, col compenso privilegiato da fissarsi di un pedaggio, le dette Strade ferrate, nelle segnate direzioni, non è disposto a contribuire con sussidio alcuno al pur occorrente gravissimo dispendio delle dette imprese. — 2. Che avute per norma le direzioni anzidette, anche senza calcoli preventivi, da farsi però prima di risolversi ad una positiva domanda, la notizia generica che s' ha de' luoghi permette di giudicar fin d'ora quali saranno le linee *convenienti*, e quali quelle di *scarsa convenienza*, in ragione delle opere più o meno difficili e costose, e del maggiore o minore presunto passaggio di persone e di merci da condurre. — 3. Che in conseguenza può dirsi *fin d' ora, in genere e per approssimazione*: — *a*) La linea da Castelfranco, o da Bologna in Ancona *essere eccellente*, ed avuto riguardo alle opere facili, perciò men costose, occorrenti lungo di essa, ed all' affollatissima popolazione chiamata a transitarvi, non che alla gran copia di merci, che vi si avvieranno, potersi presumere un prodotto *così ragguardevole* dall' esercizio d' essa, che *di gran lunga* supererà il *frutto adequato* della somma presunta da spendere per la costruzione e futuro esercizio. — *b*) La linea da Roma al confine Napoletano di Ceprano, avuto riguardo ad alcune opere gravi e costose, che non potean sfuggirsi, ed alla meno affollata popolazione, come alla ben scarsa copia di merci avviate in quella direzione, la quale nè ha, nè avrà nel seguito numerosi scambi, potersi presumere *mediocre assai* ne' suoi prodotti, li quali però atteso l' andirivieni di due gran centri di popolazione (Napoli e Roma) tuttavia ascenderanno per sè ad un frutto, se non *al tutto adequato* alla spesa, almeno *approssimativo* ad essa. — *c*) La linea da Ancona a Roma, fatta ragione delle opere difficilissime, ed in ispecie dei transiti occorrenti nell' Appennino; della sua lunghezza, della popolazione in qualche tratta numerosa sì, ma in altra scarsa, anzi che no; della non grande copia di merci e prodotti, per ora almeno, collo scarso commercio, che v' ha in que' luoghi, doversi riconoscere, anche dai meno veggenti, per una linea *cattiva*, checchè dicano in contrario i progettisti, alle magnifiche asserzioni de' quali sempre è prudente far gran diffalchi; e però essere *mera insussistente Ipotesi* quella che supporrebbe quella linea, anche con una lunghissima concessione, fosse pure perpetua, *atta a reggersi da sè*, senza il sussidio o del governo, o dei prodotti eccedenti d' altre linee *eccellenti*, od almen *buone*. — *d*) La linea da Roma a Civitavecchia, qualunque sia il giro che se le voglia far fare, per quanto suppongasi men costosa, per non difficili opere, e tenue dispendio delle terre da occupare, dichiarasi nell' intimo nostro convincimento, malgrado l' opinione contraria, che in molti prevale a Roma, una linea *pessima*, la quale neppur pagherebbe il frutto adequato delle spese d' esercizio, non che bastare a dar quello dello spendio di una costruzione. — *e*) Non parliamo della brevissima linea da Cività Lavinia a porto d'Anzio, la quale *non crediamo praticabile*, perchè il dispendio della ristaurazione e manutenzione di questo porto, calcolato che sia, convincerà anche i più caldi suoi promotori, esser il caso d' usare della prudente riserva, di cui nel progetto di Statuto della Società Nazionale, la quale ebbe quell' idea, di non attuarla però che ove ne sia riconosciuta la convenienza.

Invano taluno vorebbe farci credere a risultati diversi da quelli qui presunti. Invano, per convincercene ci addurrebbe aversi dal Governo Pontificio proposte *separate* per ognuna di quelle linee, da Società *serie* presentate; alcuna delle quali Società già perfino facea annunciare dalla bugiarda stampa periodica francese *cominciati* i lavori su quella da Civitavecchia a Roma, per accalappiare probabilmente *(se si trovano ancora)* alcuni *credulissimi*, come si faceva tempo fa annunziandosi da una Società di gran personaggi della corte di Francia, e da un Banchiere, già Ministro delle Finanze di quel Regno, di avere ottenuto concessione di *tutte* le strade del regno di Napoli (*parecchie migliaia di kilometri*) offrendo lo spaccio di molte migliaia di azioni! — Noi persistiamo a dire che quelle Società, lungi dall' *esser Serie*, sono *meramente Ipotetiche*. Aggiungia-

mo ch' esse o son composte di *dabben uomini*, i quali si fanno *strane illusioni*, e prestan troppo cieca fiducia a certi progettisti Ingegueri, che sol mirano a procurarsi lavoro; laonde è debito di coscienza avvertirli, che vanno incontro ad *imprudenti* speculazioni; — o sono (quel che è più probabile) Società di *accorti speculatori di Borsa*, i quali per niente pensano a far la strada (come quel certo de Weltz di cui riportiamo il curioso dialogo alla pag. 465 del nostro libro *sulle vie ferrate italiane*), e solo tentano di carpire una concessione *qualunque*, per pubblicarla nelle varie borse d' Europa, come fecero già molti, e tra noi principalmente li Toscani e Lucchesi; — vendere con premio alcune azioni; ricavarne qualche lucro, giuocando sur esse, salvo poi a lasciare i creduli azionisti nell'impiccio, come or sono appunto quelli della famigerata strada maremmana. Questa, infatti, poverina, chiamasi *calunniata*, perchè i quattro quinti, per non dir più, de' suoi azionisti, *aperti finalmente gli occhi*, che alcuni vorrebber tutto di chiusi, non vogliono riputarla la più larga sorgente di lucro possibile e la più bella, la più sana, la più amena strada futura d'Italia! Ma si tacia ormai di queste opinioni *a vapore*; parliam *sul serio*.

L' idea, che ci facciamo adunque della diversa condizione delle linee decretate nello Stato Pontificio, ci conduce a queste conseguenze.

1. Se il Governo suppose il caso di *separate* domande, per ogni linea, onde facilitare il mezzo di aver proposte, in ragione d' ogni *reale*, o *supposta* convenienza, non è però men vero, che nello Stato medesimo, se vogliónsi *aver davvero* le ideate linee, o si concederanno *tutte* ad *una sola* Società, che faccia patti migliori, o *non si avranno per certo*.

2. Conceduta, per sperato od ambito favore, la *sola* linea *eccellente* ad una Società, lasciando che altre Società pensino a procurarsi le altre tre linee, ne avverrà sicuramente che la detta linea *eccellente* frutterà de' bei quattrini ai suoi azionisti, e sarà uno de' migliori investimenti di capitali che possano idearsi; ma ne avverrà contemporaneamente (*a*) che le altre tre linee, o non troveranno avventori, o se li troveranno saran di quei giuocatori sopraccennati, i quali penseranno più all'*aggiotaggio*, che al far la strada. (*b*) Ondechè Roma, la città santa, la capitale dello Stato, può esser certa che *rimarrà senza strade ferrate* le quali mettan capo ad essa; nè mai andrà con una via ferrata in Ancona ed a Città Vecchia, suoi emporii marittimi, cui pur tanto le preme, e con ragione, aver pronta, facile e men costosa comunicazione; — (*c*) appena potrà al più aversi lusinga d'arrivare da Roma al confine napoletano, giacchè, anche supposto il difetto d' aspiranti a quella *tuttor dubbia*, perchè anche *mediocre* concessione, il concessionario però della linea *ottima* da Capua a Ceprano avrà sempre convenienza d' attendere al suo prolungamento, arrivando fino a Roma.

Definita così, come precede, la *vera* condizione delle cose, sarà facile all' umano e perspicace lettore comprendere, perchè nella precedente nostra scrittura, inserita in questo Ebdomadario Bolognese: *le strade ferrate*, noi abbiamo formolato il voto di veder *fondersi insieme* le varie Società ordinatesi nello Stato Pontificio, al fine *cui solo tendiamo*, non di favorire *soltanto* speculazioni *individuali*, che desideriamo bensì *caute e felici*, come è *giusto* e *conveniente* sieno; ma vogliamo *contemporaneamente* che siano pure *profittevoli all' universale*, procurandogli con efficacia di mezzi la consecuzione del prefisso scopo; d'avere almeno le principali linee promulgate concedibili nella citata notificazione dell' Illuminato Ministro di S. S. Pio IX.

Richiesti di proferire un' opinione intorno al modo d'operare cotesta fusione, e *da più parti richiesti*, noi fummo solleciti nel rassegnare alle due Società *Nazionale* e *Bolognese* un analogo progetto, nel quale crediam dimostrata la rispettiva convenienza della ridetta fusione; la fiducia, che avevamo nel crederla probabile e possibile; l' intimo convincimento in cui eravamo e siam tuttora, che un Governo così illuminato, com' è ora quello Pontificio, non si sarebbe certo esposto, colla *sola* concessione della linea *eccellente* ad una *sola* Società, *non dell'altre linee incaricata*, al pericolo di *non veder mai quelle linee poi fatte*, con immenso danno dell' universale, cui tutte quattro prese insieme pur giovano, e sono *probabili* e *possibili*, perciò debbonsi desiderare, dacchè si crede che i prodotti di esse cumulati possano riuscire adequati al dispendio.

Inutile il notare, che quanto ai particolari delle condizioni di fusione da noi proposte, eravamo, come siamo ancora, disposti ad ammettere per *convenienti* ed *utili* tutte quelle modificazioni e rettificazioni, che la reciproca discussione da farsi rispettivamente dalle due Società, avrebbe loro consigliate.

Nè occorre del pari avvertire che alcuna condizione essenziale può essersi per avventura omessa da noi, men pratici dei luoghi, e di tutti forse li precedenti della pratica, avendo solo compilato il nostro lavoro sulle stampe fatte dalle due Società di pubblica ragione, che graziosamente ci vennero trasmesse, quando ambedue ci onorarono col chiederci un consulto sul rispettivo progetto di statuto, e sul modo di operare con reciproca convenienza e cautela la detta fusione. Ma nel caso di omissione siffatta, si comprende come sia facile il correggere con opportuna giunta.

Quanto all' ordinamento in *carature* ed *azioni* suddivise ancora, per cui taluno muoverebbe dubbio, osserviamo; esserci venuta l' idea dalla Società Bolognese, la quale la formolava, ed avevla noi adottata, perchè crediamo che il solo rimedio contro l' aggiotaggio più probabilmente efficace, oltre al proibito traffico delle promesse d' azione, ed al divieto dei manifesti ampollosi, illusorii, perciò men veri, consiste nelle *grosse azioni*, e ne' versamenti rateati *maggiori* possibili; perocchè allora gli spiantati che non han quattrini, od in quantità insufficiente sono almeno esclusi dal giuoco, e restano solo i facoltosi e pratici a speculare.

Del resto se, come ci venne da Bologna supposto, pochissime *carature* sonosi fin qui prenotate, la qual cosa non potevam noi supporre, poichè le trovammo proposte nello statuto di quella Società, sarà sempre facile, conservato per quanto è possibile il principio surriferito, d' ostare con *azioni maggiori*, e con *grossi versamenti* all' *aggiotaggio* si potrà sempre ridurre le *carature* e li versamenti suddetti quanto sarà spediente a procacciare avventori.

Rispetto all' eccezione pur fattaci, che sia men prudente la parte del nostro progetto di fusione, che paragonano loro le varie linee bastando allo scopo d' esso il disposto dall' art. 6. successivo, perchè vi sarebbe pericolo di generare difetto di fiducia nell' impresa, allontanando così da essa i capitalisti, noi rispondiamo essere l' una e l' altra cosa *imprescindibili*; il paragone suddetto per dimostrare, come qui pure meglio l' abbiamo chiarito, quanto sarebbe men prudente concedere la *sola linea eccellente*, atteso il pericolo di non aver poi le altre linee *mediocre, cattiva* e *pessima*; — l' art. 6. per definire nel rispettivo interesse presente e futuro degli azionisti, onde averne in buon numero, le cautele preventivamente stabilite per assicurarli, che non vengono impegnati ad una *cattiva*, od anche *sol dubbia* speculazione.

Relativamente all' altra eccezione, che le azioni già presentate per la sola linea *eccellente* non si potrebbero a rigore ritenere impegnate *in caso di fusione*, in cui vi sarebbe impegno per le altre tre specie di linee, coi predicati surriferiti distinte, la cosa *è fuor d' ogni dubbio*. Convenendosi la desiderata fusione, *tutte le precedenti* prenotazioni, sì dell' una che dell' altra Società, *si dovrebbero rinnovare*, mutata essendo la condizione d' amendue, onde potrebbe nascere in chi sottoscrive per l'una o per l' altra mutazione d' idea.

Finalmente riguardo al *silenzio*, o *segreto*, che taluni vorrebbero veder osservato in questa pratica, starebbe la cosa insino a che fossero pendenti le trattative, ma o sia che queste riescano, come forse con soverchia lusinga speriamo ancora, o sia che mal auguratamente vadano a monte, sempre dritto e dovere delle due Società pubblicare le rispettive ragioni loro, come sembra dritto e dovere di chi fu onorato dalla fiducia loro col chiestogli consulto, di aderire alla fattagli richiesta d' una delle parti di pubblicare il consulto medesimo, e li motivi sui quali quello è fondato. Il *segreto* nella fattispecie lascierebbe supporre motivi non dichiarabili, dai quali certo tutti rifuggono, mire d' utilità *private* inconciliabili con quella *pubblica*, che in nessuno debbono venir supposte. Si può desiderare di attendere alla speculazione più in un modo che nell' altro, è più che lecito avere sull' una o sull' altra maniera d' attendere un' opinione favorevole o contraria; si può desiderare d' investire li proprii capitali più o men profittevolmente, senza che derivi fondata alcuna sinistra imputazione, ognuno essendo su di ciò *interamente libero*. Ma pretendere d' ottenere, con danno evidentissimo dell' universale, la *sola* linea *eccellente*; impedire così che le altre men convenienti, come speculazione privata, ma pur nell' insieme loro *tutte utili* allo Stato intero siano innaprese; ci pare atto per lo meno *men fondato*, cui han dritto di porre ostacolo coloro, che preferiscono al *privato il pubblico* vantaggio, e quello sol vogliono curato quand' è *con questo* conciliato. Nè questa è come vogliono alcuni un' utopia, è piuttosto uno de' canoni più fondati perchè veri d' economia politica pratica.

Queste sono le considerazioni, che ci mossero a scrivere le avvertenze che precedono; alle quali avvertenze noi preghiam caldamente badino nello Stato Pontificio *privati* e *governo*. — Perocchè se dopo il lungo desiderio, insoddisfatto fin' ora, d' aver Strade ferrate; — se dopo le ottime ed illuminate intenzioni mostrate dal governo nell'accedere al pubblico voto; — se dopo l' onorevole liberalità con cui si lasciavano tutti discutere l' argomento, senza lasciarsi commuovere da qualche intemperante sfogo del vecchio nostro malanno, il *municipalismo*; — se dopo le tante pubblicazioni seguite, si venisse a questo risultato, o di veder andati a monte gli ordinamenti convenienti e possibili per malintesa gara di *tutto* o *nulla* volere, senza tenersi ne' confini di discrete pretese di *frutto adequato*, cui s' ammette *potersi* anzi *doversi* pretendere; o di veder abbandonate le imprese ai *giocatori di borsa*, i quali certo comprometterebbero gravemente l' assunto, tutti coloro ch' ebbero in esso ingerenza, ed invece d' adoperarsi al buon esito del medesimo, lo condussero per opposizioni o per non prestato consenso *a fallire*, assumerebbero per certo una *gravissima responsabilità* in faccia al proprio municipio, alla Provincia, allo Stato intero, non che a tutta la comune Patria Italiana! —

E noi, che andiamo superbi dell' aver avuto l' onorevole ufficio di *consultore delle due parti*, crederemmo mancare al più sacrosanto de' nostri doveri, se conservata, come ne abbiam la coscienza, un' *intera imparzialità*, avessimo, per mal intesi riguardi, taciuto ciò che crediamo esser *la vera condizione* delle cose e lasciate ignorare le conseguenze, che prevediamo possibili da ordinamenti diversi da quelli che nel rispettivo interesse abbiam proposti. —

Petitti.

(*Tip. di Giuseppe Tiocchi.*)

Numero 26. 25 gennaio 1847.

LE STRADE FERRATE

SEZIONE TECNICA.

Ordinanza regia pubblicata in Parigi il giorno 15 novembre 1846 intorno ai regolamenti che concernono le strade ferrate. Vedi li numeri 22 e 24.

Titolo primo.

Delle stazioni e della strada su cui è costrutta la ferrata.

Sezione prima — Delle stazioni.

Art. 1. L'ingresso, la fermata, e la circolazione delle carrozze pubbliche o private, inservienti tanto al trasporto delle persone, quanto a quello delle mercanzie, nella linea dipendente dalle stazioni delle ferrate, saranno regolati da disposizioni del Prefetto del Dipartimento. Tali disposizioni non saranno esecutorie se non se in virtù dell'approvazione del Ministro dei lavori pubblici.

Sezione seconda — Della strada.

Art. 2. La ferrata ed i manufatti che ne dipendono saranno costantemente conservati in buono stato. La compagnia dovrà far conoscere al Ministro dei lavori pubblici le misure dalla medesima adottate per una tale conservazione. Ove le dette misure fossero insufficienti, il Ministro dei lavori pubblici, dopo avere interpellata la compagnia, prescriverà quelle che crederà necessarie.

Art. 3. Saranno collocati ovunque farà d'uopo dei guardiani, in numero sufficiente ad assicurare la sorveglianza e la manovra delle spranghe d'incrociamento e cambiamento di strada; in caso d'insufficienza, il numero di detti guardiani sarà, sentita la compagnia, determinato dal Ministro dei lavori pubblici.

Art. 4. Ovunque una ferrata è attraversata allo stesso livello, o da una strada per carrozze, o da una via destinata al transito dei pedoni, vi saranno poste delle barriere. Il modo, la sorveglianza e le condizioni del servigio di dette barriere saranno regolate dal Ministro dei lavori pubblici, dietro proposizione della compagnia.

Art. 5. Se verrà nell'interesse della sicurezza pubblica giudicato necessario di porre de' *contra-raili*, dovrà la compagnia collocarne sui punti che verranno indicati dal Ministro dei lavori pubblici.

Art. 6. Al tramonto del sole, e fino a che non è passato l'ultimo treno, le stazioni ed i loro contorni dovranno essere illuminati. Lo saranno del pari quelle strade di passaggio menzionate all'Art. 4., per le quali l'amministrazione giudicherà necessaria una tale misura.

Titolo secondo.

Del materiale impiegato nell'attivazione.

Art. 7. Le locomotive non potranno essere poste in attività se non che in conseguenza dell'autorizzazione dell'amministrazione, e dopo essere state sottomesse a tutte le prove prescritte dai regolamenti in vigore. Quando, in seguito di deterioramento o per qualunque altra cagione, sarà stata pronunziata l'interdizione di una macchina, questa non potrà essere riammessa in corso se non per virtù di una nuova autorizzazione.

Art. 8. Gli assi delle locomotive, dei carri (tenders) e delle carrozze di qualunque specie che compongono i convogli di viaggiatori, od i treni misti di viaggiatori e di mercanzie percorrenti a grande velocità, dovranno essere di ferro battuto di prima scelta.

Art. 9. Vi saranno degli stati di servigio per tutte le locomotive. Tali stati saranno inscritti sopra registri che dovranno trovarsi giorno per giorno costantemente in corrente, ed indicare all'articolo di ciascuna macchina la data della sua attivazione, il servigio che ha prestato, le riparazioni o le modificazioni subite ed il rinnovamento de' suoi diversi pezzi. Vi saranno inoltre, per gli assi delle locomotive, carri e carrozze di qualunque specie, dei registri speciali sui quali, a canto del numero d'ordine di ciascun asse, saranno inscritti la sua provenienza, la data della sua attivazione, gli esperimenti sostenuti, il suo servigio, le sue crisi e le sue riparazioni; a tal effetto il numero d'ordine sarà impresso a punzone sopra ogni asse. I registri indicati nei suddetti due paragrafi saranno presentati a qualunque loro richiesta agli ingegneri ed agenti incaricati della sorveglianza del materiale e dell'esercizio.

Art. 10. E' proibito di collocare in un convoglio di carrozze di viaggiatori alcuna locomotiva, carro od altra carrozza di una natura qualunque montata sopra ruote di ferro fuso. Tuttavia potrà il Ministro dei lavori pubblici autorizzare in via di eccezione l'uso delle ruote di ferro fuso, cerchiate di ferro, nei treni misti di viaggiatori e di mercanzie, percorrenti con una velocità al più di 25 chilometri per ogni ora.

Art. 11. Le locomotive dovranno essere provvedute di apparecchi atti a trattenere i frammenti del carbone cadenti dal fornello, e ad impedire l'uscita delle faville dal cammino.

Art. 12. Le carrozze destinate al trasporto dei viaggiatori saranno di solida costruzione: dovranno essere comode e provvedute di tutto ciò che è necessario alla sicurezza dei viaggiatori. Le dimensioni del posto destinato ad ogni viaggiatore dovranno essere almeno di 45 centimetri in larghezza, 65 in profondità, e di un metro e 45 centimetri in altezza; questa disposizione sarà applicata nelle ferrate esistenti, entro un termine da stabilirsi per ciascuna ferrata dal Ministro dei lavori pubblici.

Art. 13. Niuna carrozza pei viaggiatori sarà posta in attivazione senza una autorizzazione del Prefetto, data dietro il rapporto di una Commissione comprovante che la carrozza soddisfa pienamente alle condizioni dell'articolo precedente. L'autorizzazione dell'attivazione non avrà effetto se non dopo che la stampiglia prescritta per le carrozze pubbliche dall'art. 117 della legge 25 marzo 1817, sarà stata rilasciata dal Direttore delle contribuzioni indirette.

Art. 14. Ogni carrozza pei viaggiatori porterà nell'interno l'indicazione apparente del numero dei posti.

Art. 15. Le locomotive, carri e carrozze di ogni specie dovranno portare: 1. il nome, o le iniziali del nome della ferrata cui appartengono; 2. un numero d'ordine. Le carrozze pei viaggiatori porteranno inoltre la stampiglia rilasciata dall'Amministrazione delle contribuzioni indirette. Tutte queste diverse indicazioni saranno collocate in una maniera visibile o sulla cassa o sugli sportelli.

Art. 16. Le locomotive, carri e carrozze di ogni specie, saranno costantemente conservate in perfetto stato di manutenzione. La compagnia dovrà far conoscere al Ministro dei lavori pubblici le misure da essa adottate a questo riguardo, ed in caso d'insufficienza, il Ministro, sentite le osservazioni della compagnia, prescriverà quelle disposizioni che reputerà necessarie alla sicurezza della circolazione.

Titolo terzo.

Della composizione dei convogli.

Art. 17. Ciascun convoglio ordinario di viaggiatori dovrà contenere, in numero sufficiente, carrozze di ogni classe, a meno che non fosse altrimenti disposto dal Ministro dei lavori pubblici.

Art. 18. Ciascun treno di viaggiatori dovrà essere accompagnato: 1. da un meccanico e da uno preposto al fornello di ogni macchina; quest'ultimo dovrà essere altresì capace di fermare la macchina in caso di bisogno: 2. da un numero di conduttori ai freni da determinarsi per ciascuna ferrata, secondo le inclinazioni e secondo il numero delle carrozze, dal Ministro dei lavori pubblici, dietro proposizione della compagnia. Sopra l'ultima carrozza di ciascun convoglio o sopra una di quelle poste alla coda, vi sarà sempre un freno ed un conduttore incaricato di farlo agire: quando vi saranno in un convoglio più conduttori, uno fra essi dovrà sempre avere autorità sugli altri. Un treno di viaggiatori non potrà comporsi di più di 24 carrozze a quattro ruote. Se vi siano carrozze a sei ruote, il massimo numero di queste verrà determinato dal Ministro. Le disposizioni dei paragrafi precedenti sono applicabili ai treni misti di viaggiatori e di mercanzie percorrenti colla velocità dei viaggiatori. Per rispetto ai convogli di mercanzie che trasportano viaggiatori insieme e mercanzie, e che non corrono colla velocità ordinaria dei viaggiatori, le misure speciali e le condizioni di sicurezza, alle quali dovranno essere assoggettati, saranno stabilite dal Ministro dietro la proposizione della compagnia.

Art. 19. Le locomotive dovranno essere poste a capo dei treni. Non potrà derogarsi a questa disposizione, se non nel caso di manovre che abbiansi ad eseguire in vicinanza delle stazioni o per cagione di soccorso. In questi casi speciali la velocità non dovrà sorpassare 25 chilometri per ogni ora.

Art. 20. I convogli dei viaggiatori non dovranno essere rimorchiati che da una sola locomotiva, tranne il caso in cui l'uso di una macchina di rinforzo si rendesse necessario, o per montare una rampa di forte inclinazione, od in conseguenza di una affluenza straordinaria di viaggiatori, dello stato dell'atmosfera, d'una crisi, o d'un ritardo pel quale si ravvisasse necessario un mezzo di soccorso, o di qualunque altra cagione analoga o speciale precedentemente determinata dal Ministro

dei lavori pubblici. In qualunque siasi caso poi è proibito di attaccare insieme più di due locomotive ad un convoglio di viaggiatori. La macchina collocata a capo del treno dovrà regolare il corso del medesimo. Alla testa di ciaschedun treno fra il carro (tender) e la prima carrozza di viaggiatori vi saranno sempre tante carrozze non aventi viaggiatori, quante sono le locomotive attaccate. Tutte le volte che verrà attaccata più d' una locomotiva ad un treno ne sarà fatta menzione in un apposito registro indicando il motivo di tale precauzione, la stazione in che essa sarà stata eseguita, e l'ora in cui il treno sarà partito dalla stazione medesima. Tale registro verrà presentato a qualunque loro richiesta ai funzionari ed agenti dell' amministrazione pubblica, incaricati alla sorveglianza dell' esercizio.

Art. 21. E' proibito di ammettere nei convogli che trasportano viaggiatori alcuna materia che possa dar luogo ad esplosioni, o ad incendi.

Art. 22. Le carrozze costituenti i treni dei viaggiatori saranno fra loro legate con mezzi opportuni a modo che i tappi a molla delle stesse carrozze siano sempre in contatto. Le carrozze degli imprenditori di diligenze non potranno entrare nella composizione dei treni se non dietro autorizzazione del Ministro dei lavori pubblici e secondo le condizioni indicate nell' atto d' autorizzazione.

Art. 23. I conduttori dei freni saranno messi in comunicazione col meccanico per dare, nel caso di crisi, il segnale di allarme con quel mezzo che sarà autorizzato dal Ministro dei lavori pubblici, dietro proposizione della compagnia.

Art. 24. I treni dovranno essere illuminati esternamente durante la notte. In causa d' insufficienza del sistema d' illuminazione, il Ministro dei lavori pubblici prescriverà, sentita la compagnia, quelle disposizioni che troverà necessarie. Le carrozze chiuse destinate ai viaggiatori dovranno essere illuminate internamente durante la notte, e nel passaggio dei sotterranei che verranno indicati dal Ministro.

Titolo quarto

Della partenza, della circolazione e dell' arrivo dei convogli.

Art. 25. Il Ministro dei lavori pubblici, dietro proposizione della compagnia, determinerà per ciascuna ferrata la direzione del movimento dei treni e delle macchine isolate, sopra ciascuna via, quando ve ne siano più, ed il punto d' incrocciamento, quando non vi abbia che una via sola. Non si potrà, sotto alcun pretesto, derogare alle disposizioni prescritte dal Ministro, se non nel caso in cui la via fosse intercettata: ed allora il cambiamento dovrà farsi colle precauzioni indicate dall' Art. 34.

Art. 26. Prima della partenza del treno, il meccanico si assicurerà se tutte le parti della locomotiva e del carro si trovino in buono stato: se il freno del carro agisca convenientemente. Verrà eseguita la medesima verifica dai conduttori dei freni, per ciò che concerne le carrozze ed i freni delle medesime. Il segnale della partenza non verrà dato se non quando siano chiusi tutti gli sportelli. Il treno non dovrà mettersi in cammino che dopo il segnale della partenza.

Art. 27. Nessun convoglio potrà partire da una stazione prima dell' ora determinata dal regolamento di servizio. Nessun convoglio potrà ugualmente partire da una stazione prima che sia trascorso, dalla partenza o dal passaggio del convoglio precedente, il lasso di tempo che dietro proposizione della compagnia sarà stato stabilito dal Ministro dei lavori pubblici. Saranno collocati dei segnali all' ingresso della stazione all' effetto di indicare ai meccanici dei treni, che potessero sopravvenire, se sia trascorso il termine stabilito dal paragrafo precedente. Verranno pure stabiliti dei segnali nell' intervallo delle stazioni, onde dare il medesimo avvertimento al meccanico nei luoghi ove egli non possa vedere ad una sufficiente distanza. Dal momento ch' egli scorgerà il segnale dovrà rallentare il corso del treno. Ove siano sufficienti i segnali dalla compagnia stabiliti, il Ministro, sentita la compagnia, prescriverà quegli ulteriori segnali che crederà necessari.

Art. 28. Salvo il caso di forza maggiore o di riparazione della strada, non potranno i treni fermarsi se non che ne' luoghi di fermata autorizzati pel servizio dei viaggiatori o delle mercanzie. Le locomotive o le carrozze non potranno quindi fermarsi sulle ferrate destinate alla circolazione dei treni.

Art. 29. Il Ministro dei lavori pubblici dietro proposizione della compagnia indicherà le misure speciali di precauzione relative alla circolazione dei treni sui piani inclinati e nei sotterranei ad una o due rotaie in ragione della loro lunghezza e della loro direzione. Determinerà parimenti dietro proposizione della compagnia la massima velocità di che i treni dei viaggiatori potranno usare sulle diverse parti di ciascuna linea, e la durata del tragitto.

Art. 30. Il Ministro dei lavori pubblici dietro proposizione della compagnia prescriverà le misure speciali di precauzione adottabili per le spedizioni ed il corso dei convogli straordinari. Dal momento che verrà decretata la spedizione di un convoglio straordinario, ne sarà data immediatamente comunicazione al commissario speciale di polizia, indicando il motivo della spedizione del convoglio, e l' ora della partenza.

Art. 31. Saranno collocati lungo la ferrata di giorno e di notte, o per la conservazione, o per la sorveglianza della medesima, degli agenti in numero bastevole ad assicurare la libera circolazione dei treni e la trasmissione dei segnali; in caso d' insufficienza, il Ministro, sentita la compagnia, regolerà il numero degli agenti medesimi. Questi saranno provveduti di segnali diurni e notturni mediante i quali annunzieranno se la ferrata sia libera ed in buono stato, se il meccanico debba rallentare la velocità, o fermare immediatamente il treno. Dovranno inoltre indicare di luogo in luogo l' arrivo dei convogli.

Art. 32. Nel caso in cui un treno, od una macchina isolata si fermasse sulla ferrata per cagione di disastro, il segnale indicato nel precedente articolo, dovrà essere dato all' indietro del convoglio alla distanza almeno di 500 metri. I conduttori principali dei convogli ed i meccanici conduttori delle macchine isolate dovranno essi pure munirsi di quel segnale.

Art. 33. Quando s' abbiano ad eseguire riparazioni ad una strada, opportuni segnali dovranno indicare se lo stato della medesima permetta o no il passaggio dei treni, o se basti rallentare il corso della macchina.

Art. 34. Quando in seguito di un sinistro, di riparazioni, o di tutt' altra cagione, dovrà effettuarsi la circolazione momentaneamente sopra una sola via, dovrà essere collocato un guardiano presso le spranghe di ciascun cambiamento di strada. I guardiani non permetteranno ai treni di avventurarsi nell' unica via riservata alla circolazione, se non che dopo essersi assicurati, che non s' incontreranno con altro che arrivi in senso opposto. Sarà data comunicazione al commissario speciale di polizia del segnale o dell' ordine di servizio per assicurare la circolazione sulla pubblica strada.

Art. 35. Sarà obbligata la compagnia di far conoscere al Ministro dei lavori pubblici il sistema di segnali ch' essa ha adottato, e che si propone di adottare nei casi previsti dal presente titolo. Il Ministro prescriverà quelle modificazioni che giudicherà convenienti.

Art. 36. Dovrà il meccanico portare costantemente la sua attenzione sullo stato della strada, fermare o rallentare il corso in caso d' ostacoli, secondo le circostanze, e conformarsi ai segnali che gli saranno trasmessi; sorveglierà tutte le parti della macchina, la forza del vapore ed il livello d' acqua della caldaia. Veglierà ancora affinchè nulla intralci la manovra del freno del carro (tender).

Art. 37. Alla distanza di 500 metri almeno prima d' arrivare al punto in cui una linea secondaria viene ad incontrarsi colla principale, dovrà il meccanico, se le circostanze lo esigono, moderare la velocità in maniera tale che il treno possa essere completamente fermato prima d' arrivare al suddetto punto d' incontro. In questa stessa località opportuni segnali dovranno indicare la direzione in cui sono collocate le spranghe. Presso alle stazioni d' arrivo, dovrà il meccanico usare delle convenienti disposizioni perchè la velocità acquistata dal treno sia compiutamente soppressa innanzi al punto in che i viaggiatori debbono discendere, ed in tal modo che sia necessario di rimettere in azione la macchina per arrivare al punto medesimo.

Art. 38. Avvicinandosi alle stazioni, ai passaggi delle strade a livello, alle curve, ai fossi e sotterranei, dovrà il meccanico servirsi del fischietto a vapore per avvertire dell'approssimarsi del treno. Si servirà ugualmente del fischietto come mezzo d' avvertimento tutte le volte che la strada non gli sembrerà totalmente libera.

(*sarà continuato*)

— *Concorrenza progressiva delle merci sulla ferrata del Nord (Francia) vedi N. 24).*

Movimento de' viaggiatori e delle mercanzie nella 25.ª settimana di esercizio della ferrata del nord dal 4 all' 11 dicembre:

Viaggiatori . . . . prodotto fr. 94,879. 95
Bagagli e Mercanzie . . . . „ „ 102,164. 62

Prodotto in più delle mercanzie . . . . . fr. 7,284. 67!
26.ª settimana dal 12 al 18 dicembre :
Viaggiatori . . . . prodotto fr. 91,109. 55
Bagagli e Mercanzie . . . . „ „ 102,988. 48!

Prodotto in più delle mercanzie . . . . . fr. 11,878. 93!
27.ª settimana dal 19 al 25 dicembre :
Viaggiatori . . . . prodotto fr. 92,269. 40
Bagagli e mercanzie . . . . „ „ 113,549. 92!
Il prodotto delle mercanzie è maggiore di quello
dei viaggiatori di . . . . franchi 21,280. 52!

Ecco una seconda questione sciolta col fatto in conformità a quanto per noi si era predetto senza firmarci! Ci sovviene la storia di Calcante, che ognuno sa, e però non vogliamo annoiare colla narrazione; bensì esterniamo il nostro desiderio che non si avveri quanto recentemente ha predetto il grand' uomo, che onora questo foglio, intorno la necessità della fusione delle Società per le strade ferrate nello Stato Pontificio, perchè troppa responsabilità graverebbe sopra casuale influenza ed importuna pertinacia.

SEZIONE ECONOMICA.

Cenno sulle tariffe, che hanno successivamente regolato le relazioni commerciali della Francia colle altre nazioni. – *Occupati dell' argomento, che nel supplimento al n. 17 accennammo, e cioè*

a studiare se vi è modo a trovare una equivalente sostituzione alla percezione dei dazi, interamente abolendoli, per togliere alla velocità dei trasporti e all' assoluta libertà del commercio il grave impedimento delle dogane e procacciare a' governanti e governati un più largo benefizio di quello ottenuto dalla lega inglese, non trascuriamo di pubblicare nel frattanto tutto che possa preparare i nostri lettori alla profonda imparziale fredda meditazione e ad una libera discussione sul proposto oggetto. Al qual fine riferiamo alcun poco di storia della tariffa delle dogane francesi tratta dal Débats.

Noi saremmo soddisfatti di questa narrazione, solo che fosse efficace a promuovere altri a dettare analogo lavoro concernente le tariffe doganali italiane (*).

Ad esattamente giudicare se convenga conservare o modificare gli attuali diritti delle dogane francesi, il migliore e più positivo modo è questo, di osservare le tariffe che hanno successivamente regolato le relazioni commerciali della Francia colle altre nazioni. Questa comparazione può condurre alla origine delle attuali disposizioni del tutto opposte ad una franca politica ed alla schietta distinzione di tutto che nella tariffa francese è enormemente esagerato da quello che si contiene in una discreta misura.

Nella storia delle tariffe francesi non è d'uopo risalire più oltre di quello che nel 1664 operò Colbert. Prima di questo onorevole economista, altro oggetto non avevano le tariffe fuor quello di procacciare argento al tesoro, e però esse, vestite di un carattere anarchico e confuso, colpivano indistintamente e importazione ed esportazione delle mercanzie, variavano da una provincia all' altra, e nell' interno medesimo di alcune di loro. Colbert si propose di estendere il principio fiscale ad un principio protettore, di uniformare i diritti e facilitare la circolazione delle mercanzie nell' interno del regno.

La tariffa di Colbert, del 1664, venne da lui stesso riformata ed aggravata per molti articoli nel 1667, lo che dà motivo agli ultra-protettori di portare questo fatto in appoggio del loro sistema, senza por mente che Colbert non oltrepassava il diritto di un 5 per 100 del valore degli oggetti di cui voleva favorire la fabbricazione in Francia; lo diminuiva in una rilevante proporzione sulle materie prime e lo riduceva pure nella esportazione. Il massimo sulle importazioni era del 10 per 100; e quello che più debbono osservare i protettori si è che Colbert non colpiva di proibizione qualsiasi estero importare.

Vediamone alcuni esempi risguardanti quegli articoli, sui quali è oggi maggior controversia. Il bestiame fu tassato 3 lire tornesi (moneta, che mutò titolo e peso sotto Luigi XIV, del valore in allora di franchi 1. 84 nostri) per ciascuna testa di bue o di toro; dunque fr. 5. 52 di meno d'oggi pel grosso bestiame. Il ferro fu tassato nel 1664 e nel 1667, per ogni libbre 1000, se ferraccio a lire 1. 15 soldi, se in verghe a lire 3, e cioè a centesimi 66 il ferraccio, a fr. 1. 13 se in verghe per ogni 100 kilogrammi. La banda e tutti gli articoli di chincaglieria di ferro erano tassati per massimo a lire 2 il quintale ossia fr. 7. 50 per cento kilogrammi.

Dal 1667 al 1791 spesso fu modificata la tariffa, ma sempre nello stesso scopo; e se talvolta ebbe luogo alcuna proibizione, questa fu accidentale e sopra articoli di nessuna importanza. Servano di esempio le modificazioni portate sui diritti che si percepivano pel bestiame e pel ferro. Nel 1669 il diritto del bestiame accrebbe momentaneamente a 6 lire, e nel 1688 a 12. Notisi bene che del 1684 la lira valeva soli fr. 1. 50. Nel 1698 quel diritto si ridusse a 3 lire, nel 1713 a lire 1 e 10 soldi. D' allora in poi la tassa fu sempre minima, ed il più spesso nulla. Le stesse variazioni s' incontrano riguardo al ferro. Nel 1687, il ferro di tutte specie, compreso le chincaglierie, fu tassato per un momento a lire 1 e 10 soldi il quintale ossia fr. 4. 59 i cento kilogrammi; ma nel 1701 il ferraccio non pagava che 53 centesimi, le verghe fr. 1. 53, gli utensili e la ordinaria chincaglieria fr. 3. 06, e la fina fr. 6. 12.

La tariffa del 1664 più o meno modificata continuò adunque a fissare i diritti sino al 1791; e però se è giocoforza ammettere che quel regime commerciale era estremamente vizioso, il difetto non procedeva certamente da esagerazione nei diritti, i quali erano un quarto od un decimo degli odierni, nè da proibizioni le quali non esistevano, e tanto meno come oggi che colpiscono tanti articoli quasi sempre della massima importanza, ma bensì dallo scoglio in cui urtò Colbert; poichè lo spirito feudale, tuttochè nel suo terminare, gli contrastò il fine ch'egli si era proposto e cioè la unità commerciale della Francia, nè gli valse tutto il potere ch' egli avea sull' animo di Luigi XIV: la sua tariffa non fu attivata che in un determinato numero di provincie e precisamente in quelle che allora chiamavansi *delle cinque grandi possessioni;* continuando nell' antica un secondo ordine di province *riputate straniere;* e conservando le loro relazioni commerciali collo straniero un terz' ordine di province *trattate come paesi stranieri* che comprendeva Alsazia, i tre vescovadi, Dunkerque, Baiona e Marsiglia. Da una siffatta ripartizione di province risultavano altrettante linee interne di dogane soggette ad una innumerevole varietà di diritti locali suggeriti dalla penuria del tesoro, dalla cupidigia dei signori. Eravi una strada seguendo la quale, per trasportare mercanzie a Parigi, si pagavano undici tasse. Non si risparmiavano pretesti e nomi per creare una imposizione, e però non mancava la tratta demaniale, la estinzione di Loira, le dogane di Lione e Valenza, i due per cento di Arles, il nolo del primo peso, la prima introduzione, il ramo di cipresso, il parigino (*Parisis*, moneta antica di Francia), il soldo per libbra, il denaro santo Andrea, il liardo del barone (3 *danari*), l' estero dazio, la tavola di mare, il 4 per cento delle spezierie ecc. Alcuni di questi diritti venivano divisi fra la corona ed alcune case della nobiltà. In mezzo a siffatto disordine, si ha per ultimo risultamento la impossibile circolazione delle merci.

Quello che non potè conseguire Colbert, ottenne la *Costituente*, la quale rifece di nuovo la tariffa nello scopo della unità commerciale francese. Abolì adunque tutte le interne dogane e preparò una tariffa uniforme, che nel 15 marzo 1791 divenne legge dello Stato; lavoro che dobbiamo alla generazione, di cui la eletta sedeva in quella assemblea. Unanime era il sentimento a favorire il lavoro nazionale, il quale non era considerato come oggi dai proibizionisti, e per conseguenza accordavasi franca di diritto la importazione delle materie prime ed i commestibili. Ognuno era convinto che il commercio è il mezzo di unione fra le nazioni, e che non vi è fabbricazione, per poco che sia importante, la quale per prosperare abbia bisogno di un diritto protettore molto elevato, e per conseguenza non si adottavano che diritti moderati. I più gravi pesavano sugli articoli di lusso e di fantasia, ed avevano una destinazione fiscale, ed ammontavano ad un 25 per cento. Questa legge del 1791, che abbraccia innumerevoli articoli, ha le sue mende, ma nulladimeno è un distintissimo lavoro da portare a modello. Non vi si trova fatta una unica eccezione, nè quella divisione e suddivisione della frontiera in zone praticate dipoi e che ci fa risalire alla complicazione dell' antico sistema, e talora in alcune differimenti dell' epoca feudale. In quanto a vere proibizioni solo vi si riscontra quella poco importante dei fili di lino e di canapa ritorti di Harlem, e l' altra dei prodotti vetrari fra' quali erano poi eccettuati gli specchi e le bottiglie.

A dar pure alcun esempio di detta tariffa del 1791, osserviamo che il bestiame di qualunque specie, tutti i commestibili erano franchi; così pure franco era il ferraccio; il ferro in verghe pagava una lira, ridotta allora a 98 centesimi nostri, per ogni quintale, ossia fr. 2. 04 ogni 100 kilogrammi, più un diritto di bollo, il quale portava la tassa, per alcuni articoli, a

(*) Invochiamo, non che tolleranza, la cooperazione di tutti al proposto gran fine della abolizione daziaria mediante una sola imposta. Nè sarà difficile, speriamo, conseguirla dove si voglia considerare il tentativo, non dal lato dell' antichità o novità, non dal lato della facilità di concepirlo, ma bensì dall' altro della possibilità o probabilità sua. E per dire come noi risguardiamo l' argomento, esporremo qui in brevi termini il problema. La repubblica, a sostenere le sue spese, ha d' uopo di una determinata entrata, che è interamente fornita dalla popolazione mediante le imposte sull' estimo rustico ed urbano ecc. per un terzo; e mediante le dogane, le regie, il bollo e registro, le poste, la lotteria ecc. ecc. per gli altri due terzi. È egli possibile di conseguire quella entrata mediante una sola imposta ripartita colla possibile equità nelle diverse condizioni in cui è divisa la popolazione? Oppure, che torna lo stesso, non potrebbero il dignitario, l'impiegato, il laureato, l' artista, il fabbricatore, il negoziante, l'artefice, il colono, l' operaio ecc. ecc. pagare sei volte l' anno all' erario una quota impostagli in luogo di essere frugati ad ogni uscire od entrare la città, di essere tassato nei commestibili e combustibili, nelle robe di proprio uso, nei generi del proprio commercio, di comodità ecc. ecc.? Ma come imporre equabilmente un testatico? Questo è il problema, del quale tutti ad utile comune ed a tutt' uomo dobbiamo investigare la soluzione. Prevedesi che qualcuno opporrà le infruttuose disamine per lungo tempo praticate a trovare gli elementi della perequazione per fissare con giusta misura la diretta. Rispondesi che questa difficoltà, anzi che infirmare, convalida la massima della proposta abolizione; perchè, allargando la periferia di una ricerca, possono svanire gli ostacoli; perchè, portata ad un maggior numero d' individui la misura, può avvenire, se non altro, che scemi la sproporzione in ciascuno; perchè, in fine, ammesso pure che il quesito rimanesse affatto insoluto, se ne avrebbe, nel contemplato caso, un larghissimo compenso nella assoluta libertà di commercio.

Ma con maggiore sviluppo e chiarezza, quando ci addentreremo nell' argomento, si discuterà la soggetta materia. Intanto reputiamo bene avvertire che il nostro tentativo si parte da due elementi; della popolazione cioè per esempio in 3,000,000 d' individui; e di un supposto introito annuo erariale in nove milioni di scudi, lo che equivarrebbe a Sc. 3. per ciascuno individuo. Questa quota, secondo la rispettiva condizione, a cui attualmente sono rivolte le nostre investigazioni, da alcuni non verrebbe pagata, da altri verrebbe pagata per una frazione, da altri intera, da altri duplicatamente, triplicatamente, centuplicatamente ecc. ecc.

Prima di chiudere questa, senza dubbio troppo lunga nota, vorremmo pur toccare alcuno dei vantaggi che da siffatta proposta deriverebbero, ma sono tanti e sì grandi che non è di noi il poterli in un subito annoverare. Lasciamo da parte tutto il bene che ne godrebbe il commercio e specialmente in quello Stato che pel primo ne desse il grande esempio, e vediamone soltanto alcuni dal lato morale ed industriale: non più contrabbandi, non più giuoco di lotto, libera coltura dei tabacchi ecc. ecc. ecc. Ripetiamolo anche una volta: non si sprezzi il tentativo alle prime difficoltà che si incontrano, e lo si studii: non lo si giudichi troppo presto una utopia.

fr. 4. 08. Il ferro in piccoli scampoli, tutto compreso, pagava fr. 5. 10; la banda fr. 8. 16; l' acciaio fuso o altro fr. 6. 16. Erano franchi il cotone in lana e il legno in pezzi pei tintori. Per una singolare anomalia, il carbon fossile per via di mare pagava da centesimi 70 a un franco ogni 100 kilogrammi, ma desso non aveva allora quasi alcun valore industriale. Non si conoscevano le macchine a vapore per le manifatture, meno poi i bastimenti a vapore, nè si fabbricava il gas; quindi il carbon fossile non serviva alla lavorazione del ferro. Per via di terra esso pagava meno di 20 centesimi, ed era franco alle frontiere de la Meurthe, della Mosella e delle Ardenne, unico esempio in questa tariffa del sistema delle zone.

La Convenzione lasciò dapprima intatta la tariffa della Costituente, poi, facendosi difficili i tempi e la Francia avendo straordinario bisogno di alcune sostanze, ridusse temporariamente, colla legge del 12 piovoso anno 3, i diritti di un grande numero di articoli di prima necessità, alcuni della metà, altri di quattro quinti, ed alcuni ancora di nove decimi. Il diritto del bollo sul ferro e l' acciaio fu definitivamente abolito.

Ma non tardò molto che un nuovo elemento s' introdusse nelle francesi tariffe e ne mutò completamente il carattere. Questo elemento fu il genio della guerra, il quale si diffuse per tutta Europa, e servì di pretesto alla legislazione commerciale per dilungarsi da quella filantropia, sotto la quale, la Dio mercè, oggi militano la più parte degli uomini. Per esempio, eravi guerra tra Francia e gli altri governi, quella si provocava altresì contra i prodotti della industria dei popoli, tuttochè, a parole, si convenisse della differenza tra nazione e governo, e il fatto provasse che il consumatore francese aveva bisogno dei prodotti internazionali. Un decreto del 1 marzo 1793 annullava tutti li trattati di commercio e proibiva assolutamente la importazione di molti tessuti, di vari lavori in metallo, della maiolica detta da stoviglie; e questa proibizione muoveva dal timore che, per qualunque frontiera entrassero, questi articoli fossero inglesi. La legge del 10 brumale anno 5., concepita in questo senso, ne esagerò le conseguenze e, nella speranza di percuotere mortalmente Pitt e Cobourg, ne moltiplicò le proibizioni, eccettuandosi però sempre e dalla Convenzione e dal Direttorio i commestibili che non furono vulnerati; e continuando ad essere moderati i diritti delle derrate coloniali siccome aveva praticato la tariffa del 1791. Lo zucchero grezzo pagava un poco meno di 18 fr. i 100 kilogrammi, il caffè 60, il cacao 30, a cui una legge dell' anno 7. aggiunse il decimo di guerra.

Napoleone, nel suo concetto di preparare i popoli al blocco continentale e cedendo d' altronde a poco illuminate suggestioni fiscali, decretò il 17 piovoso anno 13 una nuova tariffa, per la quale il caffè, lo zucchero, il cacao, e il the furono portati a diritti quadrupli di quelli del 1791; gli oggetti di lusso e le medicali sostanze a quintupli o decupli. Questo stesso sistema caricò i cotoni in lana, fino allora esenti, del diritto di fr. 66 ogni 100 kilogrammi. I diritti così detti protettori furono aumentati. Fu portato a 4 fr. il ferro in verghe più il decimo di guerra in tutto fr. 4. 40, la banda a fr. 14, l' acciaro a fr. 9. 90.

Il decreto dell' anno 13 divenne una legge il 30 aprile 1806; ma prima, cioè il 22 febbraio detto anno, Napoleone, per la sua collera contra Inghilterra e senza consultare il corpo legislativo, proibiva l' importazione di tutti quegli articoli, nei quali il cotone è materia prima. Alla fine poi dello stesso anno decretò il blocco continentale, pensiero insano che, per la impossibile esecuzione, doveva in parte cagionare la sua ruina. Quella collera convertissi poi in reciproco odio fra Napoleone e Inghilterra, per cui nel 1810 l' imperatore, al fine di trionfare col suo blocco continentale, creò esagerazioni dirette a vieppiù percuotere le derrate coloniali e il cotone grezzo, elevando il diritto di fr. 66 sui cotoni grezzi a fr. 880; e per politica misura a 440 franchi quelli di levante per via di mare, e a 220 per via di terra; cosicchè il diritto di fr. 220 ogni 100 kilogrammi di cotone in lana diventava una eccezione, un favore. Lo zucchero grezzo fu portato a 330 fr., il the a 990, il caffè a 440, il cacao a 1,100, la cocciniglia a 2200, la vainiglia a 6,600 sempre ogni 100 kilogrammi, il legno di Fernambucco in pezzi a 132. Era veramente una insania che non poteva raggiungere altro effetto che la organizzazione di un mostruoso contrabbando. Ma la gloria di Napoleone abbacinava tutti, e però anche la sua politica si procacciava seguaci senza considerare e distinguere i lati buoni, i cattivi. Il funesto principio retrogrado dell' assoluta proibizione s' innestò nella tariffa francese e trovò chi l' adottasse anche in seguito, come vedremo, cessata che fu la furiosa passione per la guerra.

Nel 1814 la Francia viene occupata, rovesciandosi il trono imperiale e succedendo la pace. Tosto si pone sotto revisione la tariffa, ma sommariamente; se ne tolgono alcune parti mostruose specialmente quelle che tendevano a forzare la Francia a far di meno delle derrate coloniali. Il cotone in lana è affrancato da ogni diritto come ai tempi della Costituente e sotto la repubblica. Così furono moderati molti gravi diritti, suggeriti da non poco illuminata fiscalità e di niun prodotto al governo. Ma le proibizioni, consigliate alla repubblica ed a Napoleone dal genio della guerra, furono conservate, fatte poche eccezioni, nella tariffa francese. Inoltre si aggravò alcuno dei diritti allora in vigore, per cui il ferro a grosse verghe fu percosso del diritto di fr. 16, 50 i 100 kilogrammi, e cioè quattro volte quello stabilito dalla Costituente compreso il diritto del bollo. La banda fu tassata a 44 franchi, il filo di ferro a 66, l' acciaio a 49. 50. Questi gravami passarono allora inosservati perchè altri pensieri occupavan le menti. Nulladimeno, è forza dirlo, il governo della ristaurazione, mediante la legge delle dogane del 17 dicembre 1814, risparmiava alcuni articoli, e lo stesso imperio non li toccava; come la carne, per esempio, era immune del dazio.

La Francia ebbe a provare, nel 1815, nuovi disastri, per cui, nel 1816, il suo sistema finanziario fu soggetto ad un completo rinnovellamento. Altra tariffa minutamente partita fu annessa alla legge delle finanze del 28 aprile detto anno. Nel totale esaurimento del Tesoro tutto veniva accolto come preziosa risorsa, e quindi origine di molti diritti tutti nello scopo fiscale. Il cotone fu percosso di un diritto di fr. 22 per 100 kilogrammi. Il bestiame pure subì la sua imposta benchè di soli fr. 3 per ogni testa di bue. Molti altri diritti furono aggravati; conservate le proibizioni e i diritti proibitivi, e però si teneva che non più oltre si portasse il così detto sistema di protezione. Ma no, chè il dormire all' ombra della proibizione è quiete, e però chi n' era protetto volle ognora più assicurarsene; e chi non l' era ancora reclamava, giacchè il produttore che sollecita per un privilegio è aspro ed infaticabile, e non vale che il consumatore, per lo più apatico, individualmente si difenda. Il governo cede sempre dove maggiore è l' azione, e stima di bene operare procacciando lavoro, come gli si fa credere, alle popolazioni, senza por mente che sì praticando si contrariano que' rami di industria che più entusiasmano, eccitandoli a continue rappresaglie pel caro prezzo applicato alle materie di prima necessità industriale. E si noti bene che i proibizionisti parlavano allora un linguaggio modesto perchè non avevano per anche ottenuto le due famose vittorie dell' unione belgia e del sìsamo: non chiedevano la conservazione delle proibizioni o l' aumento de' diritti che per alcuni pochi anni, scorsi i quali, sarebbero stati costretti, dicevano essi, a rivalizzare colla industria straniera.

Per siffatta guisa si è, durante una lunga pace, continuato a conservare quegl' inumani rigori creati nei tempi di guerra, e sempre a danno del consumatore, e di quella industria che avrebbe raccolto frutto dalla esportazione de' loro prodotti. Si considerino le successive leggi di dogane votate dopo il 1816, e cioè quelle del 17, 18, 20, 22 e 26 e non s'incontrerà che in una serie non mai interrotta di maggiori e crescenti gravami. Ciascuna industria inalza i suoi muri della China; ora i ferri, ora i bestiami, i semi oleosi, le macchine, i tessuti di lino e canape, tutti, tutti si fortificano successivamente. Nel 1814 il diritto sul ferro fu smisuratamente elevato, ma non ancora abbastanza, perchè il ferraccio, tassato allora a fr. 2. 20 per 100 kilogrammi, è aggravato nel 1822 a fr. 9. Inoltre se s' importa per le frontiere è proibita, non così in passato, la importazione se il peso non sale a 400 kilogrammi. Il ferro più comune, in grosse verghe, pagava 4 fr. e 40 c. fu portato a fr. 16. 50, ora lo è a fr. 27. 50; i ferri in piccoli pezzi sono stati elevati ad un diritto di fr. 39. 60 sino a 55. Il diritto di fr. 3. 30 per ciascuna testa di bue è stato portato nel 1822 a fr. 55. Si lasciava poi facoltà all'agricoltore di introdurre per la metà della tassa il bestiame magro da ingrassare. Ma la legge del 1826 annientò questo favore; magri e grassi, tutti li bovi indistintamente sono tassati a fr. 55. Non sappiamo se questo sia un incoraggiare la pastorizia! Il soverchio del diritto sugli acciari è oggi il più straordinario. La ristaurazione trovò l' acciaro tassato a fr. 9. 90, ed essa nel 1814 lo quintuplicò. Ma non basta. Nel 1820 si portò a fr. 110, e nel 1826 a fr. 154. Se in alcune parti in somma vi è pure qualche riduzione, questa riguarda derrate essenzialmente esotiche, come il pepe che nel 1816 fu eccessivamente aggravato, per cui fu sospesa la consumazione e favorito il contrabbando.

E si noti che questo movimento in aggravazione di tariffa prosegue anche dopo il 1830. Così le macchine e i mestieri pagano tasse più gravi dopo la legge del 1845 data contemporanea alla risoluzione risguardante la pianta oleaginosa il sìsamo. Non v' è che la legge del 1836 che abbia accordato un certo numero di riduzioni che hanno qualche importanza. Per lei è autorizzata, pagando un diritto, la importazione dei cotoni filati di un alto numero, sui quali il contrabbando era troppo divulgato; per lei si è prestato un piccolo omaggio alla libertà commerciale abolendo l' assoluta proibizione ad una ventina di articoli. La legge del 1841 ha pure tolto 4 proibizioni; ma dei quattro articoli, 3 non hanno alcuna considerazione in commercio; eppure furono colpiti dell' anatema ma in un parossismo di male proibizionista. Per cui si può concludere che dal 1791 la tendenza generale della francese legislazione commerciale è di proibire ancora dopo avere tanto proibito, tuttochè la sua industria acquisti sempre nuove forze e abbia talora sfidati gl' inglesi persino sul mercato di Londra. Non è ancora giunta l' epoca di sospendere almeno questo moto proibitivo e di aspettare da una temperata libertà que' miglioramenti che alla proibizione non fu, non è, nè mai sarà dato di effettuare?

(Tip. di Giuseppe Tiocchi.)

Numero 27. gennaio 1847

LE STRADE FERRATE

FOGLIO EBDOMADARIO

CON CARTA COROGRAFICA NEL SUPPLEMENTO AL N. 17 DEL 21 NOVEMBRE 1846.

Esce nel mezzogiorno del sabato di ogni settimana — Prezzo, per lo Stato, annata sc. 1. 80: semestre sc. 1: trimestre baiocchi 55. Per l'Estero, annata italiane lir. 13 70: semestre lir. 7. 40: trimestre lir. 4. — Le associazioni si prendono e le distribuzioni si fanno da questo tipografo. — Dirigere le lettere e i gruppi, franchi di porto: Ai redattori del foglio — le strade ferrate — in Bologna.

FASTI

DELL' AUGUSTO PIO IX.

PONTEFICE OTTIMO MASSIMO FELICEMENTE REGNANTE

(*Vedi n. 24*)

Tutti speriamo e siamo concordi. Negli Stati della Chiesa e in Europa non si ode che una voce di applauso a Pio IX. I protestanti, che alla sedia pontificale giuravano avversione ed orrore, oggi, vinti alla bontà del Pontefice confondono i propri voti a quelli dell' orbe cattolico per la conservazione e prosperità di un tanto Pastore. I greci, per un intervallo di secoli separati da noi, oggi a noi si ricongiungono nell' affrettare il momento di una unione da molti Papi tentata in passato e forse riservata ad eterna consolazione e gloria di Pio IX principe ottimo. A questi voti di Europa l' Asia risponde; quell' Asia, che già culla dell' umana famiglia e poi culla del cristianesimo, santificata dai vagiti e dalla parola e dal sangue di Cristo pare che stenda le braccia a Roma in atto di riconciliazione permanente inviando i discepoli dell' Alcorano a riverire il dottore del vangelo. Qual meraviglia se la virtù del Pontefice Pio IX, così altamente riconosciuta ai lontani, ha conquistato di subito il cuore di quei che un muro e una fossa serra nel bel paese che il mar circonda e l' alpe? Negli stati della chiesa Pio IX è principe adorato, e falliscono i seminatori di zizzania che in questo campo del Signore volessero spargere discordie. Qualunque pretesto immaginar si possa a nimicare cittadini contro cittadini, contado contro città, giornalieri contro proprietari riuscirà a stringere sempre meglio quel vincolo di unione che tutti sull' onore giurammo di mantenere con Lui. Sotto così adorato Principe ed ottimo, un popolo civilmente educato non può chiamarsi che avventurato, e qui il cratere delle rivoluzioni è chiuso e spento. Niuno più cospira, tutti speriamo e tutti siam concordi nel voler quelle riforme e quel bene che è voluto e promesso dal Pontefice. I migliori di buon grado e sanza vista di alcun basso interesse esercitano un Apostolato civile di concordia e ordine contro cui non potrà mai prevalere la tristizia e la corruzione dei malvagi.

— La sera piovosa del 1 dicembre, mentre la Santità di N. S. Pio IX, terminata la sacra funzione nella chiesa de' ss. apostoli, si ritirava in palazzo, la gioventù della università si presentò chiedendo in grazia che le biblioteche pubbliche fossero aperte nei giorni di vacanza per comodità degli studiosi. Il S. Padre benignamente accolse le onorate istanze e fece loro intendere che gli doleva moltissimo (!) che si fossero esposti a tanta pioggia, e che si consolava assai di vederli così animati dall' amor dello studio.

— La Santità di Nostro Signore, commossa a pietà degl' infelici danneggiati dalla innondazione, ha fatto, il 12 dicembre mediante notificazione dell' Eminentissimo Vicario, un appello alla carità generosa de' suoi dilettissimi romani, e la stessa Santità Sua, precedendo coll' esempio, ha del suo particolare peculio donato la somma di scudi duemila. Per raccogliere le spontanee largizioni ha nominato una deputazione composta di monsignor Spada-Medici, monsignor Arnaldi, di due parochi, dei principi Borghese e Doria e dei duchi di Bracciano e Massimo. (*Contemp.*)

— Nella insigne chiesa di s. Andrea della Valle de' Chierici Regolari, per la ottava della epifania, Pio IX sale il Pergamo e predica agli innumerevoli ascoltatori chiamandoli « *Miei amatissimi figliuoli.* Le sue sante parole intenerirono il cuore di ognuno tanto più quanto inaspettate. Egli venne dicendo; essere loro ben riconoscente delle pubbliche dimostrazioni fattegli il primo giorno dell' anno, e tornargli queste ben più gradito se ognora più cresceranno essi nell' amore verso Dio, del quale « *immeritamente sostengo le veci qui in terra* »; dolersi molto di quelli, tuttochè pochi, i quali bestemmiano il nome divino per cui « *do missione di adoperarvi, miei cari* » *figliuoli, con tutti i mezzi che sono in poter vostro a reprimere* » *questo linguaggio infernale e distruggere questo vizio nella santa* » *città* »; udire, con grande tristezza, che il mal costume si va ognora più diffondendo e purtroppo « *dai reclami, che ricevo da* » *molti padri di famiglia sento che tende a moltiplicare sempre più le* » *sue stragi, vero demonio, che, mentre rovina le anime, miete* » *innumerabili vite, altera la pubblica salute e porta il disordine, il* » *disonore, la discordia nel seno delle famiglie cristiane, contra il* » *quale demonio, Gesù Cristo Signor nostro ci ha lasciato due armi* » *possenti, il digiuno, la mortificazione e la preghiera* »; essere penetrato il suo cuore dallo spirito di carità e però, nel raccomandare la sua chiesa al Signore, a lui si rivolge pregando: « *visi-* » *tate, o Signore, questa vigna che la vostra destra ha piantata* » *e che voi avete inaffiata col vostro preziosissimo sangue; ma deh,* » *o Signore, che non sia questa una visita di giustizia per punire* » *i cattivi coloni, bensì una visita di misericordia che li converta* » *e salvi* »; e chiuse il suo dire raccomandando a Dio Roma e lo Stato perchè vi mantenga la concordia e ne tenga qui e altrove lontane le ire cittadine; le famiglie perchè vi faccia fiorire la

fede e la pietà; la gioventù perchè vi faccia rispondere i due caratteri, che la rendono cara a Dio ed agli uomini, la modestia e la docilità; le sue fanciulle d' Israello perchè con ferma prudenza veglino alla custodia de' popoli alla loro vigilanza commessi; le contrade desolate dall' errore o dall' incredulità per ricondurle alla vera religione; facendo voti per allontanare dalla chiesa i suoi nemici e supplicando pace per tutto il cristianesimo, per tutto il mondo. In fine Pio IX benedì il suo popolo e lo riempì di tale un gaudio che non s' intende se non si prova.

— *Solenne triduo per gl' irlandesi.* La miseria, che affligge da qualche tempo l' Irlanda, presenta omai il più deplorabile e spaventevole aspetto. La fame, che ogni dì più va crescendo, sparge per ogni dove l' orrore e la desolazione, e i miseri abitanti delle campagne e delle borgate vengono a centinaia mietuti dalla spietata falce d' una immatura morte. A tale lacrimevole spettacolo, il generoso cuore del comun padre de' fedeli, del supremo gerarca, Pio IX, tocco dal più tenero sentimento di compassione pel miserabile stato di tanti suoi figli, sempre rinomati per l' intemerata loro fede e per l' inalterabile attaccamento alla Cattedra di S. Pietro anche nelle critiche circostanze delle più violenti persecuzioni, ha ordinato un solenne triduo per implorare la divina clemenza a pro di quella afflitta nazione, e per presentare al popolo romano l' occasione più acconcia di dare un nuovo attestato della nobile sua liberalità e beneficenza, contribuendo con le sue elemosine e pie elargizioni al sollievo di tanti infelici fratelli. Il triduo si celebrerà nella V. Chiesa di S. Andrea della Valle, e nel primo giorno di esso, cioè domenica 24 corrente, il reverendissimo P. D. Gioachino Ventura, ex Generale de' CC. RR. Teatini, terrà un analogo discorso. Il dì vegnente farà un sermone in lingua inglese il reverendissimo monsignor D. P. Cullen rettore del v. collegio irlandese; nell' ultimo poi predicherà in lingua francese l' illustrissimo e reverendissimo monsignor vescovo di Montreal, ed in ciascun giorno si farà una colletta per il suddetto oggetto.

Siamo persuasi che il popolo romano, il quale, sì per la purezza della sua fede sì per le esimie opere di cristiana carità, ha sempre tenuto il primo luogo fra i popoli dell' orbe cattolico, in questa occasione vorrà mostrarsi animato da quel vangelico spirito che quel sacro e prezioso deposito ha ereditato dai suoi illustri antenati, e vorrà inoltre imitare il nobile esempio dell' ottimo fra i Padri, dell' augusto Pio IX, che con sovrana munificenza ha elargito la considerevole somma di scudi mille allo stesso fine.

Sua Eminenza Reverendisima il signor cardinale Franzoni prefetto della S. C. di Propaganda ha benignamente assunto l' impegno di ricevere e di trasmettere al loro destino le pie elargizioni de' fedeli, le quali potranno anche presentarsi nei venerabili collegi inglese, irlandese e scozzese; nel convento de' PP. Francescani irlandesi di S. Isidoro, di S. Maria in Posterola de' PP. Agostiniani e di S. Clemente de' PP. Domenicani, ond' essere poi riversate nelle mani del lodato Eminentissimo Porporato. — *Un irlandese.* (*Contemp.*)

MONUMENTO A PIO IX.

È creata una commissione all' oggetto di innalzare in Roma un monumento a Pio IX. Dessa risiede alla capitale, riceve da questa e dalle provincie le soscrizioni ed è composta del principe Aldobrandini, cavaliere Bernini, duca Braschi, commendatore Campana, C. D. Vincenzo Colonna, C. D. Carlo de' P. Doria, avvocato Gennarelli, duca di Rignano, conte Pianciani, marchese Potenziani.

All' annunzio di siffatto onorevole ed altissimo pensiero, si è svegliato il ben disposto animo di un giovane, il quale, memore delle umili e benefiche parole dall' Eminentissimo Mastai inviate agli amatissimi fratelli nel dare notizia di se eletto a sommo Pontefice, propone di convertire il nobile e glorioso attestato nella erezione di uno Stabilimento di pubblica beneficenza in Senigaglia, patria dell' amatissimo nostro Padre più che sovrano. A persuaderne tutti del suo utile e dicevole intendimento, il signor Achille Alessandro Freddi, che ne è il lodevole promotore, ha dettato un opuscoletto, dal quale spira tanta bontà di cuore, sì retti sentimenti e così verace amore del prossimo che c' incresce non potere, pel genere di questo foglio, riferirne di più e però eccitiamo l' autore a sollecitarne la stampa e farlo di pubblica ragione.

SEZIONE TECNICA.

Altra centrale traccia di ferrata da Ancona a Roma progettata dal signor ingegnere Bavosi, continuazione e fine, vedi n. 23. E poichè fu detto superiormente che non si saprebbe transiggere sopra una diversa linea da quella del Sentino ed Esino pel varco dell' Appennino, qui se ne da una piccola dimostrazione ponendola in comparazione con quella del Potenza e Topino. — Vien detto da taluno che la linea da noi indicata passerebbe per un paese deserto privo di commercio. A ciò si risponde, prendendo per punto d' appoggio Foligno: da questa città per giugnere a Gubbio vi sono fra le 40 alle 45 miglia tutta pianura; in quanto le miglia 17 da Foligno al Ponte s. Giovanni non ha d' uopo di dimostrarne la fecondità e bellezza del paese che da quest' ultimo luogo si percorre lungo la valle del Tevere amena ricca e popolata fino al fiume Asino, da ove all' insù procedendo si giunge al luogo denominato pian di Gubbio di miglia 40 quadrate circa, paese popolato, coltivato e commerciale. Attraversato il pian di Gubbio si trovano dei colli non isgradevoli e neppure miserabili, fin presso la Scheggia: indi si entra nel varco dell' Appennino che al certo non è ridente, ma la solitarietà, così chiamata dagli oppositori, si riduce circa a 12 in 15 miglia, quantunque in questo tratto si trovi Sassoferrato, Genga e forse Pierosara, ed in seguito non si ha più che il ridente e fertile piano dell' Esino che si estende fino al mare. Riflettasi poi che siccome la linea del Sentino correrebbe sempre per l' alveo di fiumi e torrenti e così l' incomodo delle nevi si sentirebbe assai meno che in quella via che venisse tracciata sulla sommità di colli e monti, sapendosi che nei bassi fondi si squaglia prima a fronte degli altri luoghi anche esposti a levante e mezzo giorno quando sono alti di livello. — All' opposto la linea di Potenza sempre partendo da Foligno, salirebbe a Nocera che sono miglia 20 circa, quindici almeno delle quali correndo per l' alveo del Topino è un paese disameno povero e senza abitanti; giunti a Nocera, qualunque sia la via che voglia tenersi per allacciare la linea ferrata con i piani del Potenza, non vi sono meno di altre 20 miglia, tutto paese appennino incolto e privo di abitanti, nel quale, per quanto si cerchi di evitare i massimi culmini con il perforamento di colli e monti non si toglierà mai l' incomodo delle nevi, tanto più che il paese trovasi maggiormente esposto a ricevere i venti nordici. — Dal fin qui detto si rileva che la linea più lunga e deserta da percorrersi sarebbe quella del Potenza anche facendo astrazione dal tratto fra Foligno e Nocera.

Vien detto ancora che lungo la linea del Sentino vi è il celebre stretto di Frassassi da superare. A ciò si risponde che anche lungo il Potenza presso Pioraco, fra i monti Primo e Gemino evvi una cateratta del salto di oltre 50 metri da superare, ed altro simile si trova nella valle del Topino presso la valle di Aggi; ma tanto lo stretto che i salti suddetti sono difficoltà superabili e con non molte migliaia di scudi si possono aprire le più strette forre e spianare i più gran colli e burroni, come ne abbiamo l' esempio nella strada dell' Alpi pel Sempione, e tutto questo non ragguaglierebbe mai la spesa che dovrebbe incontrarsi facendo due gallerie di metri 3,800 come ci vien descritto per uguagliare i piani di Potenza a quelli del Topino, le quali senza l' andamento della strada si può fin d' ora calcolare oltre li scu. 1,500,000 lasciando di tener conto della vistosa spesa di manutenzione ed illuminazione. Venne detto ancora che la linea del Potenza percorrerebbe per una valle più larga più ricca e più popolata di quella dell' Esino evitando la quale resterebbero fuori le principali città della Marca, come Macerata, Fermo, Ascoli.

A ciò si risponde che la valle dell' Esino è larga anch' essa non poco ed abbastanza, per farvi giocare l' andamento di una strada ferrata; in quanto alla ricchezza è un errore il dirla men ricca; basta conoscere che vi è Chiaravalle, i cui piani sono tenuti i migliori terreni nello Stato per la sezione delle Marche, non calcolando le piccole frazioni qua e là sparse siccome oggetto di poco rilievo, ma solo le norme di fatto come sarebbe la coltivazione del tabacco, che la valle dell' Esino ne produce il quintuplo più di tutto il maceratese. — Rispetto alla popolazione la provincia di Ancona secondo la relazione sulla revisione dell' estimo rustico presentato alla Santità di Nostro Signore lì 11 gennaio 1845 è di tavole 1,138,184: 70 ed ha n. 165986 abitanti, mentre la provincia di Macerata è tavole 2,307,157: 10 con n. 223489 abitanti, dai cui dati si viene in chiara luce che la popolazione della prima provincia è maggiore della seconda in ragione di superficie di circa la metà di più, e quindi se ne può inferire che ciò sia anche per la valle dell' Esino egregiamente coltivata, sparsa di paesetti che ne formano una gradevole vista, un panorama. E su tal punto si riproduce il pensiero della maggior ricchezza della provincia di Ancona considerando che il suo capitale censibile è di sc. 7,244,988: 72 mentre quello di Macerata è di sc. 9,898,071: 62 che sempre dal lato di superficie dovrebbe essere oltre la metà di più, e tutto questo viene a conferma che la valle dell' Esino è, e deve essere, più ricca di quella del Potenza, senza ommettere di far noto che nella provincia di Macerata si ha per ogni individuo 1/955 di miglia di strada nazionale provinciale e comunale consorziale, mentre in quella di Ancona è maggiore, e cioè 1/939 non lasciando di contare le secondarie che in quella di Ancona così ristretta di superficie, sono miglia 870 e in quella di Macerata solo miglia 349, e poichè ognuno sa che le strade sono un certissimo elemento per trarne cognizione della ricchezza dei paesi, qui ritorna l' argomento a favore per dedurne che la valle dell' Esino è più ricca dell' altra del Potenza. — Non può negarsi che Macerata non venisse tagliata fuori con la linea dell' Esino, ma non tutta la provincia perchè appunto Sassoferrato, Genga, Pierosara ec., che sarebbero sulla linea, appartengono al maceratese come vi appartiene Matelica e Fabriano; ma quand' anche ciò non fosse, qual ragione vi sarebbe di escludere dalla linea delle strade ferrate, o da non farne sentire un notabile benefizio alla cospicua città di Perugia, ad Assisi, avvertendo al suo santuario, Città di Castello, Città della Pieve, Todi, Gubbio, Cagli, Pergola, Sassoferrato, Matelica, Fabriano, Ancona, Cingoli, Jesi, primo mercato delle sete in bozzoli della Marca, e tanti altri ricchi e popolati paesi della prossima provincia

di Urbino e Pesaro che tutti uniti posssono bene stare in comparazione della provincia di Fermo e di quella di Ascoli troppo tarda per rispetto a strade nel suo avvanzamento commerciale, notandosi che manca perfino di strada postale, quantunque abbia il suolo che la favorisce lungo il littorale marittimo? Nè si crede che sia da trascurare la considerazione che la provincia di Perugia per la sua posizione geografica ha tutto il suo commercio interno ed è lodevole che ogni sforzo ha fatto sempre e fa per migliorarlo, non avendo risorse naturali, tranne l' agricoltura nella sua propria industria; mentre le provincie suddette hanno il vantaggio del littorale marittimo che le costeggia per lungo tratto, il quale è e può essere un perenne fonte di utilità, e perciò fosse equo ora che si presenta la circostanza delle strade ferrate ne potesse godere per pareggiare la condizione del suo commercio a quella delle altre più favorite dalla natura. E certamente non potendo contentare tutti i paesi con il farvi passare una linea ferrata si ritiene da molti che sarebbe miglior partito per le provincie di Ascoli, Fermo, Macerata di avere una linea egliale per Ancona, la quale potrebbe aprire un rilevante commercio già iniziato col limitrofo regno di Napoli. — Finalmente sulle difficoltà tecniche è inutile confutarle a parole quando i fatti possono più identicamente parlare. — Noi abbiamo data la linea del Sentino e dell' Esino per la migliore onde transitare l' Appennino, nè abbiamo difficoltà di sostenerla, certi di quanto esponemmo, e il giudizio competente sortirà dietro gli scandagli praticati con il livello quando piacesse alla superiorità, i quali possono atterrare tutti i mendicati argomenti proposti in contrario.

Ciò è quanto si è creduto, nel breve tempo accordatoci, subordinatamente di esporre ad evasione dell' onorevole incarico. Salvo ec. — A maggiore schiarimento dell' esposto, il sottoscritto ha redatto una Corografia delle varie linee di cui si è discorso, la quale, con ciò che pubblicò colle stampe si allega, e cioè = *Pensieri per la costruzione di alcune strade ferrate nello stato pontificio, sulle linee che sembrano piu confacenti alla sua prosperità.*

Perugia 11 settembre 1846.

Bavosi Giuseppe ingegnere ispettore.

— *Pubblicazioni.* Il ferrarese sig. Gaetano Recchi, scrittore economista vantaggiosamente noto pegli importanti suoi articoli stampati negli *Annali di statistica,* ha ora posto in luce un suo volume di ragionamenti sulla *strada ferrata* in progetto dal confine estense ad Ancona per la Emilia e la Flaminia. Seguace, com' egli si onora di confessarlo, del sommo Romagnosi, e per conseguenza delle pure dottrine economiche de' grandi maestri italiani, condisce egli il suo profondo dettato de' canoni più luminosi della scienza, e si mostra campione risoluto di quelle *commerciali franchigie*, senza delle quali, e noi stessi ne siamo da lungo tempo convinti, è vano sperare operosità nelle manufatture, ricchezza ne' prodotti agricoli, movimento nella marina, prosperità ne' mercadanti, affluenza di straniere derrate ne' porti nazionali, ed il progresso nella ricchezza pubblica. Basta leggere il proemio del suo libro per convincersi della bontà delle sue massime, della franchezza del suo carattere, del vivo suo amore al bene pubblico, e dell' assenza totale di qualunque gretta idea d' egoismo e di municipalismo. Egli discute la materia con pienezza di cognizioni, e con tutto il convincimento che questa nostra impresa sia ottima, e perciò riuscir debba proficua non solo alle floride e numerose nostre città dalla linea stessa attraversate, ma benanche agli azionisti. Ad incoraggiare questi però a fornire un capitale di ben dieci milioni di scudi, egli trova necessario che lo stato assicuri ad essi un interesse minimo del danaro da sborsarsi, come si è vantaggiosamente praticato da altri governi, *senza danno* del pubblico erario. Ciò è vero, e parrà incredibile a coloro soltanto che ignorano la forza e la potenza della magica parola *credito.*

Quantunque egli sostenga con buone ragioni tratte eziandio da esempli di ciò che in materia si è operato e si opera a' dì nostri in Inghilterra, in Francia, nell' Alemagna, nel Belgio, e soprattutto negli Stati-Uniti angloamericani, non che per le linee italiane già compiute, che la spesa presunta dalla società fondatrice bolognese debba essere oltrepassata nell' eseguimento, a quel modo circa che fu predetto dal nostro e suo maestro il celebre conte Ilarione Petitti, pur nondimeno egli non dubita affermare che debbano crescere in proporzione anche gli utili e gl' incassi, tostochè la progettata linea, a mezzo de' naturali suoi protendimenti pei ducati lombardi, potrà innestarsi con quelle dell' alta Italia e raggiugnere Milano e Torino, e di là da queste capitali ricevere le provenienze francesi, svizzere e germaniche. Di ciò siamo persuasi noi pure, concordando con tutti gli scrittori della più alta intelligenza, non escluso quel difficile e grande ingegno dell' Avvocato Papa. Imperocchè se questa linea, isolata che fosse dalla Lombardia, dal Veneto e dalla Toscana per la mancanza de' raggi in quelle direzioni, potrebbe reputarsi linea di second' ordine, diverrebbe essa per l' opposito una delle principali arterie nazionali italiane ed anche Europee, quando non fosse disgiunta dalle anzidette contrade: essendo evidente, che come tosto o tardi la grande strada ferrata da Vienna a Trieste avrà il suo allungamento terrestre sino a Padova, per simile guisa Torino e Milano non istaranno guari ad unirsi con ferrate alle valli del Rodano e del Reno Germanico, vale a dire col meglio della continentale Europa. Conseguentemente gl' inglesi avrebbero agio per queste vie di accostarsi a quell' oriente, che è il nerbo di loro potenza: e quantunque le spedizioni marittime di grosse merci da Londra per le Indie e viceversa non seguiranno mai come ben dice l' avvocato Papa questa nostra direzione, egli è ben certo, come ci proponiamo di dimostrare malgrado il contrario parere di questo pregiato robustissimo ingegno, che numerose genti d' Inghilterra, Scozia, Irlanda ed eziandio di Olanda e dell' Alemagna frequenterebbero la nostra traccia per giugnere sollecitamente alle grandi Indie, tratti colà da oggetti di traffico, d' impieghi civili e militari, portandovi od estraendovi gruppi, lettere, gioie, effetti preziosi ed anche manufatti di seterie, di scialli del Cascimeria, di tappeti persiani, e di consimili pregiate manufatture europee, oltre gli orologi, le chincaglie, le armi, e mille altri generi che certamente terrebbero la via più breve e sicura della inglese corrispondenza.

Non esciremo da questa digressione, senza dire che il nostro autore inclina a consimile avviso; e senza soggiugnere che il suo libro è un dottissimo manuale per tutti quelli che speculativamente, o praticamente s' interessano di strade ferrate nostrane, italiane ed anche estere; imperciocchè basta lo scorrerlo per convincersi che è un degno lavoro emulatore dell' aureo e classico libro del benemerito nostro Petitti. Noi in particolare abbiamo motivi di rallegrarci di concordare in tutto e per tutto con sì pregiato economista, che ci fu collega nell' un dì fiorentissimo liceo ferrarese.

Dottor Carlo Frulli.

— *Ferrate nello Stato Pontificio. A rinfrescare la memoria di ognuno che vi abbia interesse, e tutti dovremmo averlo, trascriviamo l' articolo 3. della notificazione 7 novembre di Segreteria di Stato.* — Articolo 3. » A presentare i progetti con le sovraccennate condizioni si concede un termine di tre mesi dalla data della presente notificazione, il quale potrà essere prorogato a richiesta delle compagnie se occorra qualche giusto motivo. »

I tre mesi spirano col 7 prossimo febbraio. In questo intervallo si sarà almeno operato tanto, nel così accarezzato argomento, da umiliare qualche giusto motivo per chiedere una proroga?

Non crediamo inutili, al proposito, le due seguenti date di Copenhague e di Parigi, le quali, tuttochè non siano per intero dedicate all' argomento, nulladimeno ve n' è una parte che può averci bastante analogia.

Copenhague 3 dicembre. Il re, allo scopo di sollecitare la costruzione della ferrata da Rothschild a Corsoer complemento della linea trasversale dell' isola di Seeland nella sua maggiore larghezza e supplimento ai battelli a vapori pel servigio invernale fra Copenhague e Kiel o Lubeck, ha autorizzato la camera delle finanze ad assumere per conto dello Stato le 5,625 azioni di rimanenza, che, a 570 fr. l' una, importano fr. 3,206,250.

La stessa corrispondenza annunzia inoltre che la cassa bancaria C.-J. Hambro e figlio di Copenhague e Londra rimborserà il 1. marzo prossimo capitale e frutti delle centoventi obbligazioni che essa negoziò nel 1834 per la Norvegia. Colla estinzione di questo prestito, il solo contrattato da quel governo, e d' altronde avendo anche sanato da lungo tempo la sua parte del debito dano-norvegio, il paese rimane libero da ogni debito pubblico, unico esempio, per quello che noi sappiamo!

Parigi 10 dicembre.

» L' art. 1 della legge del 21 giugno 1846, relativo alla ferrata da S. Dizier a Gray, dice;

» Il ministro dei lavori pubblici è autorizzato a procedere per » mezzo della pubblicità e della concorrenza, uniformemente » alle clausole e condizioni del capitolato annesso alla presente » legge, alla concessione della ferrata da S. Dizier a Gray.

» L' art. 3 della stessa legge è così concepito:

» Se nell' intervallo di 6 mesi, a datare dalla promulgazione » della presente legge, l' aggiudicazione, aperta conforme al » capitolato, è rimasta deserta, il ministro dei pubblici lavori » è autorizzato a dare cominciamento alla ferrata a spese dello » Stato. A questo effetto è aperto, sull' esercizio del 1847, un » credito di 4 milioni.

» In esecuzione dei suddetti articoli, e non essendo autorizzata l' amministrazione a dare principio a detti lavori che » dopo avere tentato un' aggiudicazione, il ministro dei lavori » pubblici ha risoluto che quest' aggiudicazione abbia luogo il » 18 gennaio prossimo a venire. »

SEZIONE ECONOMICA.

Uniformi al metodo che abbiamo adottato, riportiamo questi due articoli, uno contrario, l' altro favorevole al libero scambio, abbandonando all' imparziale giudizio il relativo parere.

I.

Associazione pel libero scambio. Il 31 ottobre p. p. l' associazione pel libero scambio ha tenuto a Parigi un' adunanza, oggetto della quale fu la organizzazione in società. L' onorevole sig. Anisson-Duperron, pari di Francia, occupava lo scanno del presidente duca d' Harcourt gravemente malato. Egli ha aperto la sessione esponendo i progressi che recentemente ha fatto la causa del libero scambio nella opinione, ed annunziando alcuni, che recentemente si sono fatti aderenti all' associazione, come d' Haussonville deputato di Seine-et-Marne, il marchese de la Valette deputato della Dordogne, e principalmente i manufatturieri e altri capi d' industria come Nicolò Kocchlin capo da lungo tempo del

movimento industriale e commerciale nell'Alsazia, i signori Giovanni e Federico Zuber direttori di vaste fabbriche a Mulhouse, Bosson filatore di lino a Boulogne-sur-mer. Questo valente industre, che di per se occupa 1700 operai, ha scritto una lettera al presidente d'Harcourt, la quale, letta in seduta, ha portato la più viva sensazione.

Prima di aprire lo scrutinio, il sig. Anisson-Duperron ha porto un'allocuzione intorno allo spirito dal quale l'associazione non si è mai allontanata, ed anzi ognor più è stata compenetrata. » La libertà commerciale, ha egli detto, è lo scopo dell'associazione, ma definitivo estremo. Qui s'intende a conseguire questo scopo non per violenti scosse o per dissoluzioni, ma bensì di ravvicinarvisi gradatamente e mediante successive modificazioni di tariffa, avendo sempre in considerazione i bisogni del tesoro e le pubbliche necessità. Noi sappiamo che si sono costituite società di proibizionisti per combatterci, e noi, in luogo di risentircene, proviamo consolazione; chè dalla regolare e libera discussione più limpida e più sollecita sorgerà la verità. Che se qualcuno ci accusa di intenzioni che non sono le nostre, e ci dipinge come navigli incendiari che ad altro non tendono che a distruggere a rovinare il lavoro nazionale ed a compromettere la esistenza degli operai, noi non contrapporremo che il nostro programma, il quale null'altro esprime che la libertà e tutti li mezzi più ragionevoli da porre in opera per raggiungerla. Noi progrediamo gradatamente, ed intanto non domandiamo che la immediata abolizione della proibizione. È indispensabile che questa barbara parola scompaia dalle nostre tariffe, come scomparve, non è moltissimo, la parola confisca dai nostri codici. La proibizione è un principio di morte, la concorrenza un principio di vita per la intelligenza ed attività dell'uomo, ma quella concorrenza che ha con se i mezzi per sostenersi, e cioè gli elementi di produzione alle stesse condizioni che se li procacciano i nostri concorrenti: le materie prime e specialmente il ferro e il carbon fossile al più basso prezzo possibile. Noi sosteniamo e sempre sosterremo che il principio del libero scambio è vero, ma noi non ne domandiamo che una prudente e progressiva applicazione. Ogni altra massima è contraria a quello che noi ne pensiamo. »

Queste parole dell'onorevole Duperron hanno destato i più vivi applausi in tutta l'assemblea, la quale ha ricusato di aprire uno scrutinio ed unanimemente confermato il consiglio provisorio col duca d'Harcourt a presidente. Inoltre ha delegato allo stesso consiglio la facoltà di completarsi fino al numero di 25 coforme lo statuto, per cui sono stati nominati Nicolò Koechlin e Bosson manufatturieri, Ortolan professore di diritto e membro del consiglio generale di commercio, Luigi Leclerc che ebbe l'iniziativa nella costituzione della associazione. Queste elezioni, in numero di 19, sono state subito accettate, come altresì quelle di Adolfo d'Eichthal banchiere reggente della banca di Francia deputato de la Sarthe come tesoriere, e dei signori Cheuvreux negoziante e Lucust banchiere, come censori.

II.

Associazione a Parigi contra la libertà dello scambio. Lettera diretta dal comitato centrale del lavoro nazionale al ministro dell'interno. Signor Ministro. Voi avete autorizzato l'associazione dei liberi cambisti e, grazie alla vostra concessione, essi possono adunarsi, invitare il popolo alle loro adunanze, fargli conoscere le loro dottrine e propagarle altresì mediante soscrizioni pubblicamente sollecitate e pubblicamente raccolte.

L'industria francese si tiene minacciata di una propagazione d'idee, che tendono a rovesciare il sistema economico del paese.

I principali capi di questa si sono spontaneamente portati a Parigi ed hanno risoluto di domandarvi una autorizzazione simile a quella che voi avete sì liberalmente accordata ai loro antagonisti. Essi sperano, signor Ministro, che voi non gliela ricuserete; che non potrebbe essere loro inibito quello che vien conceduto a chi professa opposte dottrine.

Per questa maniera sarà data libertà ai difensori del lavoro nazionale; di adunarsi in comitati che si costituiranno nei dipartimenti; di tenere corrispondenza col comitato centrale di Parigi a cui sono invitato di presiedere; di aprire sottoscrizioni; di propagare le loro dottrine mediante la stampa o la parola; di opporre in somma principio a principio e, occorrendo, tribuna a tribuna. Tale è, signor ministro, l'autorizzazione che io ho missione di domandare e che voi non sarete per ricusare ai numerosi e potenti interessi di cui io sono l'interprete. I rappresentanti di questi interessi sono amici dell'ordine, ed è appunto perchè temono gravemente compromesso l'ordine, se il lavoro nazionale cessi di essere protetto come lo è stato fin qui, che essi vogliono finalmente opporre un argine alle pretese dei liberi cambisti. Sappiano gli operai delle nostre manifatture che i loro capi si occupano con molta sollecitudine del salario, dell'esistenza e del ben essere degl'individui che loro sono affidati. Noi interpretiamo per siffatta guisa i nostri doveri, e però a questo scopo indirizziamo le nostre cure; ed il governo converrà anche una volta che padroni ed operai francesi ne vogliono essere sempre il suo più stabile appoggio.

Aggradite, signor ministro, l'omaggio del mio rispetto.

Parigi 15 ottobre 1846.

il presidente del comitato centrale
Odier, pari di Francia.

Il giornale dei dibattimenti fa, sopra questa *associazione per la difesa del lavoro nazionale*, alcune osservazioni sì importanti che amiamo di riportarle = Il voto, che esterna questa associazione, è legittimo. Una opinione, che riconosce le leggi, le rispetta, e domanda di esercitare una facoltà di cui non è a temere l'abuso, che comprometta l'ordine, è nel suo diritto. Quelli che credono essere consumato il tempo del regime protezionista e che sia giunta la opportunità di modificare l'attuale tariffa delle dogane in un senso liberale, affinchè ci scostiamo il men che possibile dalla libertà di commercio, hanno ottenuto l'autorizzazione di riunirsi e di esistere in associazione. Nulla adunque di più conforme al corrispondere di egual maniera agli opinisti contrari, che si qualificano amici dell'ordine offerendo le più valide garanzie. Così adoperando, e interpreti dei protezionisti (proibizionisti) e interpreti dei liberi cambisti, nel senso di una graduata libertà commerciale, si produrranno, discuteranno, da cui n'escirà una illuminata e retta pubblica opinione. Ella è appunto questa grave profonda calma e libera discussione che noi agogniamo, non che in queste, in tutte cose, perchè da lei procede il comune bene. In questo senso noi prestiamo appoggio alla domanda dei proibizionisti.

Nulladimeno ci sia lecito osservare che la forma, nella quale è fatta la domanda, dà origine a qualche osservazione. Il comitato pretende di parlare in nome dell'*industria francese* e di avere in se i *capi principali*, pretesa che sa un po' di ambizione; poichè probabilmente non l'industria parigina, non la lionnese, non la vignicola, non altre molte hannogli conferito un mandato. I membri del comitato *per la difesa del lavoro nazionale* sono cittadini ineccezionabilmente onorevoli: il presidente signor Odier è altamente e meritevolmente stimato. Il comitato riunisce adunque tutte le condizioni che il governo è in diritto di domandare ai cittadini che propongono di associarsi; e però era più conveniente invocare questi evidenti titoli senza provocare un mandato che potrebbe contestarsi. Inoltre potevasi astenere dal qualificare l'associazione dei liberi-cambisti come quella che possa compromettere l'ordine. Finalmente sarebbe stato miglior consiglio di parlare con minor energia degli operai. Ma passiamoci di queste osservazioni che non sono che di forma e nulla influiscono al fondo della questione; per cui vi si vedrebbe sufficiente ragione per negare all'associazione del lavoro nazionale l'autorizzazione che sollecita e merita di conseguire.

Rispetto poi alla essenziale sostanza della discussione, sarebbe a desiderare che la si semplicizzasse. Non è uopo di accusarsi gli uni gli altri di mettere a pericolo l'ordine nè di eccitare gli operai a favore dell'uno più che dell'altro lato. I termini della discussione sono chiaramente più modesti. Un sistema di protezione eccessivamente esteso fu un tempo adottato per sostenere i primordi dell'industria francese, e siffatto sistema equivaleva ad assolute proibizioni o a diritti sì alti che portavano con loro un'assoluta proibizione. Ma poca era allora quella industria che oggi è fatta sì potente. Le nostre fabbriche spediscono ovunque i loro prodotti e stanno in siffatta concorrenza delle inglesi che Londra stessa ne importa considerevoli quantità. In questo stato di cose nulla è più naturale che il domandare se un regolamento, adottato per una primordiale industria, debba continuare quando questa stessa industria sia maravigliosamente progredita; e se il sagrifizio imposto al consumatore mediante la protezione debba all'infinito perpetuarsi. Siffatte questioni non racchiudono in loro dissoluzione dell'ordine e possono essere proposte senza pubblico pericolo. Ed infatti non datano esse da oggi, ma sino del 1828, quando Carlo X viaggiava in Alsazia. La camera di commercio di Mulhouse gli dichiarava che la industria del cotone nell'Alsazia non aveva più bisogno di protezione, e che anzi da questa ne traeva danno. Ma la proibizione sugli articoli di cotone sussiste ancora. Altre e ripetute fiate i ministri hanno dichiarato dalla tribuna essere giunto il momento di togliere dalla nostra tariffa la parola proibizione, e purtroppo la s'incontra ancora ed a ciascuna pagina.

Non è adunque a temere di alcuna precipitazione dalla domanda di una revisione della tariffa. La questione sarà di trovare fino a qual punto sia dessa a modificare, questione che dovrebbe esser sola e non frammischiata ad altre. A noi pare che la modificazione dovrebbe essere spinta sino a quel punto nel quale la straniera concorrenza farebbe leggermente sentire la sua puntura all'industria francese, affinchè questa avesse uno stimolo, l'effetto del quale è sempre stato immanchevole. Inoltre supporremmo che, a riguardo di molti articoli, le quote accordate al contrabbando, trasformato purtroppo in regolare industria, somministrerebbero il dato della misura dei diritti da adottare. Ma noi aspetteremo a conchiudere quando si i protettori che i fautori del libero commercio avranno esposto le loro massime e dedotto gli argomenti che le sostentano.

— *Rimunerazione all'uomo utile.* La somma totale raccolta pel tributo nazionale offerto a Cobden ammontava a tutto novembre p. p. a franchi 1,956,830,80.

— *Riduzione dei diritti sul the.* Leggesi nel Liverpool Times: L'associazione per la riduzione dei diritti sul the è perfettamente organizzata, ed ha fondi considerevoli a sua disposizione.

— *Libertà di industria in Svezia.* Per ordine del re di Svezia, il consiglio di Stato prepara un progetto di legge che ha per oggetto di abolire le corporazioni delle arti e dei mestieri, e di sciogliere l'industria da ogni legame che tuttora la vincola in Svezia.

BOLOGNA. TIP. DI GIUSEPPE TIOCCHI.